TOURING
MIESIĘCZNIK
Organ Polskiego
Touring Klubu

Warszawa Styczeń 1938 Nr. 1 Rok 3 (XIV)

SMUTNY BILANS ROKU 1937

Gdy przyszły historyk naszych niesławnych dziejów motoryzacji będzie badał wyniki roku 1937, to niechybnie dojdzie do wniosku — na podstawie cyfr i faktów — że okres ten stanowi **ujemną pozycję w bilansie naszych wysilków promotoryzacyjnych.**

— Jakto? — zapyta, być może, niejeden z czytelników — przecież liczba samochodów w Polsce poważnie się zwiększyła. Poprawa jest i to duża, czego dowodem jest choćby to, że co miesiąc przybywa kilkaset nowych maszyn. A więc wyniki, osiągnięte w roku 1937, muszą być uznane za zupełnie zadawalniające.

Chwileczkę! Problemu motoryzacji nie można rozpatrywać w oderwaniu od życia i jego potrzeb, z zapoznaniem wymagań kraju i postępu, jaki w dziedzinie ruchu motorowego dokonywa się w innych krajach. To też wyniki, osiągnięte przez nas w zakresie rozwoju motoryzacji, trzeba zestawić z potrzebami kraju i z wynikami, jakie na tym polu osiągają inne narody.

Jest rzeczą bezsporną, że **rok ubiegły przyniósł zwiększenie liczby kursujących w Polsce wozów.** Jak wynika z dotychczas ogłoszonych danych oficjalnych, w dniu 1 grudnia 1937 r. było zarejestrowanych w Polsce ogółem 44.643 pojazdów mechanicznych, gdy natomiast w dniu 1 stycznia ubiegłego roku — 37.468 pojazdów mechanicznych. W ciągu 11 miesięcy ubiegłego roku liczba zarejestrowanych w kraju pojazdów mechanicznych **zwiększyła się o 7.175 wozów.** W szczególności posiadaliśmy 19.705 samochodów osobowych, (wzrost o 3.820) 6.793 samochodów ciężarowych (wzrost o 1.248) 4.835 dorożek samochodowych (wzrost o 384) 1.750 autobusów (wzrost o 207) 10.321 motocykli (wzrost o 1431) oraz 1.239 pojazdów specjalnych (wzrost o 85).

A ponieważ ostatni miesiąc ubiegłego roku — grudzień — mógł przynieść tylko zmniejszenie liczby kursujących wozów, wskutek wycofywania samochodów zniszczonych, więc można przyjąć, że **w ciągu całego roku ubiegłego nasz park motorowy powiększył się o 6.800 jednostek.** Poprawa jest więc wyraźna, ba, jest ona nawet dwa razy większa, niż w roku 1936, w którym przybyło 3.339 pojazdów mechanicznych.

Trzeba też wyjaśnić, że cyfry powyższe oznaczają **przyrost netto**, po odliczeniu wozów wycofanych z ruchu wskutek zniszczenia. Faktyczna bowiem sprzedaż nowych pojazdów mechanicznych wynosiła w roku ubiegłym przeszło 9000 wozów. Jak na nasze skromne stosunki jest to cyfra duża.

Ale czy wzrost motoryzacji, dokonany w roku ubiegłym, może zaspokoić nasze wymagania i aspiracje? Czy odpowiada on potrzebom gospodarczym, transportowym i — co najważniejsza — obronnym państwa?

Na pytania te musimy, niestety, dać **odpowiedź negatywną.**

Bo cóż oznacza tych 44.643 pojazdów mechanicznych, kursujących po kraju, w czym samochodów osobowych, ciężarowych, taksówek i autobusów jest wszystkiego razem 33.083 sztuk. Dowodzi to niezbicie, że **Polska jest właściwie ogołocona z wozów motorowych** i że w istocie nie ma u nas jeszcze żadnej motoryzacji. Z cyfr tych wynika, że u nas jeden pojazd mechaniczny przypada bez mała na 800 mieszkańców, a jeden samochód osobowy aż na 1700 mieszkańców.

Osiągamy tutaj rekord i to rekord dla nas bardzo przykry. Tak małej stosunkowo ilości pojazdów mechanicznych, jak Polska, nie ma teraz na świecie już żaden kraj cywilizowany. W zakresie posiadanego sprzętu motorowego znaleźliśmy się dosłownie na ostatnim miejscu wśród krajów europejskich. Nawet państwa uboższe i mniej uprzemysłowione od Polski posiadają dzisiaj stosunkowo więcej pojazdów mechanicznych, niż my.

Co więcej, **tempo wzrostu motoryzacji w innych krajach jest znacznie silniejsze niż u nas.** I to jest bodaj objaw najbardziej niepokojący. Nietylko wleczemy się pod względem motoryzacji w ogonie innych państw, ale **coraz bardziej zostajemy w tyle**, bo gdy my robimy jeden krok naprzód, inni w tym czasie przebywają etap milowy. Dość powiedzieć, że w Niemczech, gdzie obecnie kursuje przeszło 3 miliony pojazdów mechanicznych, przybyło w ciągu roku ubiegłego przeszło 450 tysięcy nowych maszyn. Innymi słowy, u naszego zachodniego sąsiada przybywa w ciągu jednego dnia przeciętnie dwa razy więcej wozów, niż u nas w ciągu całego miesiąca.

Aby mieć pełny obraz naszego ubóstwa motoryzacyjnego, trzeba też sobie uprzytomnić, że

nasz sprzęt motorowy składa się w olbrzymiej większości z wozów zniszczonych i przestarzałych, które dawno już powinny być obrócone na szmelc. Poza tym, nasza statystyka motoryzacyjna jest **bardzo rozciągła**, gdyż pod nomenklaturę „pojazd mechaniczny" podciąga wszystko, co się przy pomocy motorów spalinowych porusza. A więc wliczane są tutaj nie tylko samochody w ścisłym tego słowa znaczeniu, prywatne i rządowe, lecz również różnego rodzaju „pojazdy specjalne" jak mechaniczne sikawki, polewaczki i zamiataczki ulic, traktory i t. p.

Zbyteczne chyba wyjaśniać, jak wielkie straty ponosi nasze gospodarstwo narodowe wskutek tego zacofania motoryzacyjnego i na jak wielkie niebezpieczeństwo jest tu wystawiona obronność państwa. Nie chcemy tu powtarzać truizmów i oklepanych frazesów o roli, jaką dzisiaj spełnia w każdym państwie pojazd motorowy, i o dobroczynnych skutkach, jakie pociąga za sobą rozwój motoryzacji. Ale najwidoczniej nie ma jeszcze pełnego zrozumienia dla problemu motoryzacji wśród czynników decydujących. Bo czymże objaśnić, że **sprawy związane z rozwojem motoryzacji kraju, są stale po macoszemu traktowane, odkładane lub spychane na szary koniec,** zamiast znaleść się na pierwszym miejscu porządku obrad rządu i parlamentu.

Obiektywizm każe stwierdzić, że **w zakresie poparcia ruchu motorowego zrobiono już u nas dość dużo.** Wydano szereg ustaw, rozporządzeń, zarządzeń i okólników, zmierzających do ułatwienia nabywania i korzystania z pojazdów mechanicznych. Wiele rzeczy zmieniło się na lepsze. Inne jest już dziś nastawienie urzędów skarbowych do posiadaczy samochodów. O ile przed tym właściciel samochodu był przez fiskusa szykanowany i obłożony dodatkowymi podatkami, jako płatnik złośliwy i nabywający przedmioty luksusowe, o tyle teraz, **nowonabywca samochodu uzyskuje nawet premię** w postaci zwolnienia od podatku obrotowego do wysokości sumy, wydatkowanej na samochód (dekret Prezydenta R. P. z dnia 7 maja 1936 r. i okólnik ministra skarbu z dn. 22 grudnia 1936 r.). To odmienne, niż uprzednio ustosunkowanie się władz państwowych do osób, nabywających i posiadających pojazdy mechaniczne, jest właśnie przyczyną, że społeczeństwo, które przez szereg lat sztucznie odsuwano od ruchu motorowego, znowu zaczęło zwracać się ku samochodom, mniej już obawiając się przykrych konsekwencyj w razie nabycia pojazdu mechanicznego.

Ale stwierdzić też trzeba, że ta akcja rządu, zapoczątkowana znanym okólnikiem wiceministra skarbu F. Switalskiego z dnia 2 kwietnia 1936 r., który to okólnik zabronił urzędom skarbowym traktować samochód jako luksus i jednocześnie umożliwił wolnym zawodom, ziemianom i kupcom potrącać sumy, wydatkowane na utrzymanie samochodu, z sum, obciążonym podatkiem drogowym — mocno osłabła w roku 1937. Rok ubiegły nie przyniósł, w gruncie rzeczy, **żadnego ważniejszego posunięcia lub zarządzenia,** które byłoby nowym silnym impulsem w kierunku rozwoju ruchu motorowego. Ukazało się wprawdzie kilka rozporządzeń i okólników, popierających nabywanie i korzystanie z pojazdów mechanicznych, ale były to raczej drobne, mniej istotne, będące tylko rozwinięciem i uzupełnieniem akcji, podjętej w roku 1936. I jeżeli wynik 1937 roku jest pod względem przyrostu liczby kursujących maszyn przeszło dwa razy lepszy, niż wynik roku 1936, to bynajmniej nie jest to rezultatem akcji promotoryzacyjnej czynników rządowych, lecz tylko **naturalną konsekwencją prawa rozpędu czynności i ruchów, zapoczątkowanych w r. 1936.**

Wóz naszej motoryzacji, który od r. 1931 systematycznie staczał się w dół, zatrzymał się w miejscu w r. 1935 i pchnięty naprzód w roku 1936 szeregiem ułatwień i ulg, potoczył się dalej siłą rozpędu, zwiększając swój bieg w roku 1937. Ale wóz ten nadal toczy się **po trakcie pełnym wybojów i dziur i najeżonym licznymi przeszkodami,** które tamują i powstrzymują prawidłowy i spokojny bieg wozu.

Do największych bodaj przeszkód, powstrzymujących rozwój naszej motoryzacji, trzeba, moim zdaniem, zaliczyć **niedostateczną podaż samochodów na rynku wewnętrznym.** Głód samochodów, zwłaszcza produkcji krajowej, wystąpił już w roku 1936, a w roku ubiegłym przybrał bardzo silne objawy. W miesiącach letnich, a więc w okresie najbardziej ożywionego sezonu, brak samochodów niektórych modeli był tak duży, że **nabywcy musieli nieraz długie miesiące czekać na zamówiony wóz.** Wskutek tej niedostatecznej podaży zmarnowaliśmy wiele możliwości zwiększenia liczby nowonabywców pojazdów mechanicznych. Jakżeż tu można prowadzić motoryzację, skoro nie pomyślano zawczasu o zaspokojeniu choćby tych skromnych potrzeb naszego ubożuchnego rynku wewnętrznego!

Brak podaży samochodów jest niewątpliwie **konsekwencją braku programu działania w zakresie rozwoju motoryzacji.** Gdybyśmy tutaj posiadali z góry nakreślony, przemyślany i dostosowany do potrzeb kraju program działania, to niewątpliwie program ten musiałby na naczelnym miejscu postawić zapewnienie dostatecznej podaży samochodów na rynku polskim. A to znów ściśle się łączy z posiadaniem **własnej produkcji samochodowej.**

Chyba nie może podlegać żadnej dyskusji, że **naszym głównym celem, do którego musimy ze wszystkich sił dążyć, jest rozwój motoryzacji kraju przy pomocy własnych samochodów i motocykli.** Montaż to tylko półśrodek, paliatyw, etap przejściowy, ułatwiający osiągnięcie głównego celu — stworzenie nowych



Cały urok balu pryśnie...

jeśli trzeba będzie marznąć w oczekiwaniu na „zapuszczenie" silnika. Tylko nie zamarzający olej GARGOYLE MOBILOIL ARCTIC zapewnia łatwy rozruch silnika nawet w czasie najsilniejszych mrozów.

GARGOYLE

Mobiloil Arctic

VACUUM OIL COMPANY S.A.

źródeł rodzimej produkcji motoryzacyjnej. A import gotowych wozów — to tylko **malum necessarium** — podyktowane koniecznością natychmiastowego uzupełnienia luk i braków w podaży maszyn na rynku wewnętrznym do czasu rozwoju produkcji rodzimej.

Niestety, te zasady wytyczne, aczkolwiek nie są one już dzisiaj przez nikogo kwestionowane, lecz przeciwnie niejednokrotnie publicznie wypowiadane i uznawane przez najwyższe czynniki w Państwie, zostały zapoznane w r. 1937, gdyż **rok ubiegły, jeśli chodzi o rozwój rodzimej produkcji motoryzacyjnej, był okresem całkowicie zmarnowanym.**

Produkcja naszej jedynej fabryki samochodów — Państwowych Zakładów Inżynierii — była utrzymana w roku ubiegłym mniej więcej w rozmiarach r. 1936, aczkolwiek dla każdego, obeznanego z rynkiem samochodowym, było rzeczą oczywistą, że zapotrzebowanie na pojazdy mechaniczne w roku ubiegłym znacznie się zwiększy i że nawet podwójna produkcja krajowa może liczyć na zapewniony zbyt na rynku.

Nie powstały też w r. 1937 żadne nowe fabryki samochodów, aczkolwiek **komisji motoryzacyjnej złożono w ciągu roku ubiegłego cały szereg bardzo poważnych ofert**, jak np. ofertę Wspólnoty Interesów, Pierwszej Fabryki Lokomotyw w Polsce, koncernu „Małopolska", przyczym oferanci zobowiązywali się w krótkim, ściśle określonym czasie od razu przystąpić do produkcji samochodów. Niestety, oferty te nie zostały załatwione przez czynniki, kierujące naszą polityką motoryzacyjną. I znowu zmarnowano szereg możliwości i okazyj szybkiej rozbudowy rodzimego przemysłu samochodowego. W rezultacie niektóre oferty zostały wycofane.

Nie została też obniżona w roku ubiegłym, wbrew powszechnemu oczekiwaniu i ogólnemu żądaniu, zbyt **wysoka cena środków napędowych, a w szczególności benzyny.** Przeprowadzona z dniem 1 sierpnia 1936 r. zniżka ceny benzyny z 68 gr. za 1 litr na stacji pomp na 58 gr. okazała się całkowicie niewystarczająca. Niestety, skarb w dalszym ciągu traktuje benzynę nie jako artykuł pierwszej potrzeby i związany z obronnością Państwa, lecz jako **przedmiot zbytku i luksusu,** nakładając na benzynę przeróżne opłaty i podatki. Dość powiedzieć, że w cenie sprzedażnej benzyny, przeszło połowę stanowią opłaty państwowe, komunalne, transportowe i t. p. bo z 58 gr. za litr benzyny rafineria otrzymuje tylko 27 groszy. To niewłaściwe traktowanie przez fiskus środków napędowych musi prędzej czy później ulec radykalnej zmianie.

Silnym też hamulcem w rozwoju motoryzacji był i nadal jest **brak garaży,** który zamienił się u nas w istną klęskę. To niezrozumienie przez czynniki decydujące doniosłości problemu motoryzacji również ujawniło się w całej jaskrawości. Gdyby bowiem choć trochę pomyślano o motoryzacji, czy to wydając przepisy budowlane, czy też popierając przy pomocy wielomilionowych kredytów budownictwo mieszkaniowe, dzisiaj zapewne nie mielibyśmy wcale problemu garażowego, bo w nowo wzniesionych dzielnicach miast i w nowych domach byłoby niewątpliwie dostatecznie przewidzianego miejsca dla pomieszczenia samochodów. Ale **nasze ustawodawstwo budowlane, zamiast popierać budownictwo garażowe, utrudniało je wręcz.** Odmawiano też jakiejkolwiek pomocy finansowej z kredytów budowlanych tym, którzy chcieli budować garaże. Ta **polityka antygarażowa** szła z góry, gdyż nawet rząd we własnych nowych gmachach nie przewidział miejsca dla pomieszczenia choćby własnych samochodów... Dopiero teraz ma się to zmienić na lepsze, ale dużo jeszcze czasu upłynie, zanim brak garaży ulegnie złagodzeniu. A tymczasem jest on silnym hamulcem, powstrzymującym rozwój motoryzacji.

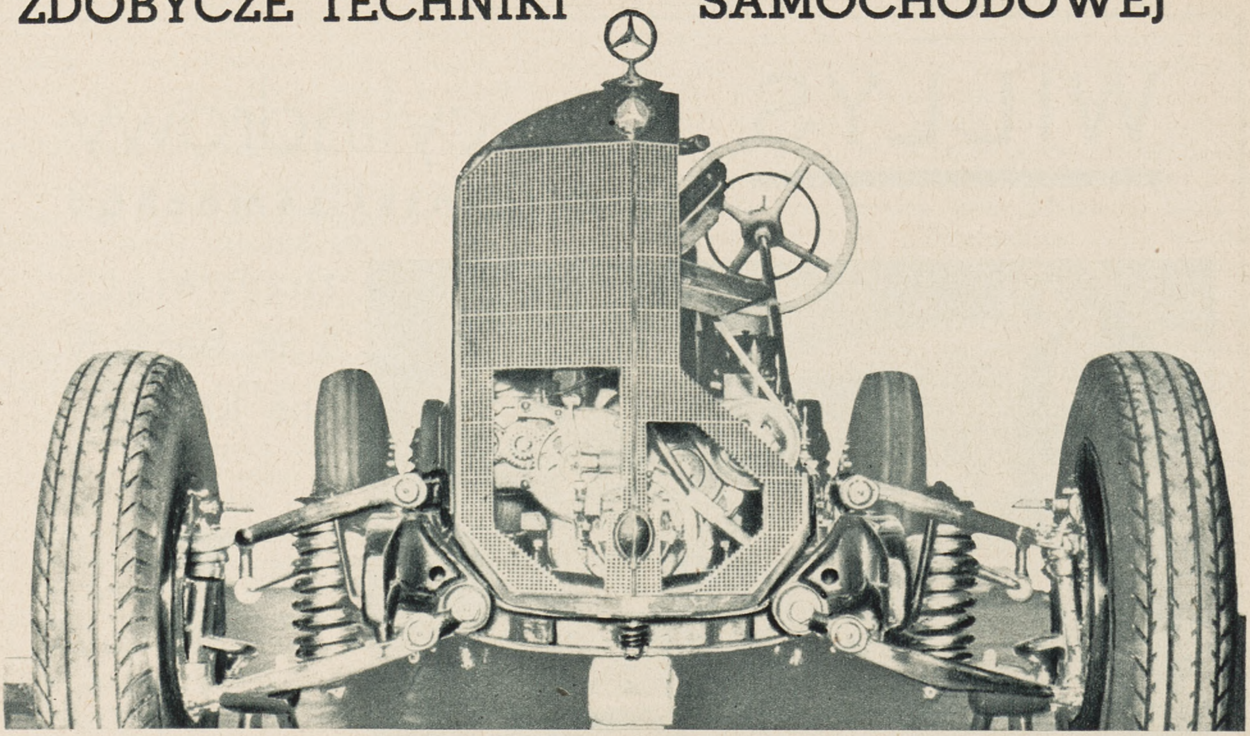
Zagadnienie dalszych ulg podatkowych, tak istotne dla problemu motoryzacyjnego, też nie doczekało się w roku ubiegłym pomyślnego rozwiązania, choć powołane organizacje samochodowe i instytucje samorządu gospodarczego zgodnie i stanowczo wypowiedziały się za dalszym rozszerzeniem i pogłębieniem tych ulg. I obecnie, po wygaśnięciu z dniem 1 stycznia 1938 r. ulg dla nowonabywców pojazdów mechanicznych, nadal stoi **pod znakiem zapytania sprawa znowelizowania i rozszerzenia tych ulg.** Wiadomo tylko, że dotychczasowe ulgi podatkowe będą przedłużone. A przecież nie tyle tu chodzi o ich przedłużenie, bo konieczność tego jest już poza dyskusją, ile o ich pogłębienie.

Podobnież nie została rozwiązana w roku ubiegłym sprawa **ratalnej sprzedaży samochodów, ulg dla nabywców samochodów używanych,** zmniejszenia opłat na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego, przyznania dalszych ułatwień administracyjnych i podatkowych dla samochodów, trudniących się zarobkowym przewozem osób i towarów i t. d. Atmosfera więc, ogólnie biorąc, była w roku ubiegłym wysoce niesprzyjająca dla sprawy motoryzacyjnej. To też nie można się dziwić, że bilans roku 1937 wypadł bardzo nędznie.

Może ten negatywny wynik w roku ubiegłym dotychczasowej akcji promotoryzacyjnej — z wielką stratą dla najżywotniejszych interesów społeczeństwa, gospodarki narodowej i Państwa — pobudzi nareszcie nasze czynniki rządowe do bardziej energicznych i bardziej radykalnych posunięć.

Stanisław Misiakowski

ZDOBYCZE TECHNIKI SAMOCHODOWEJ



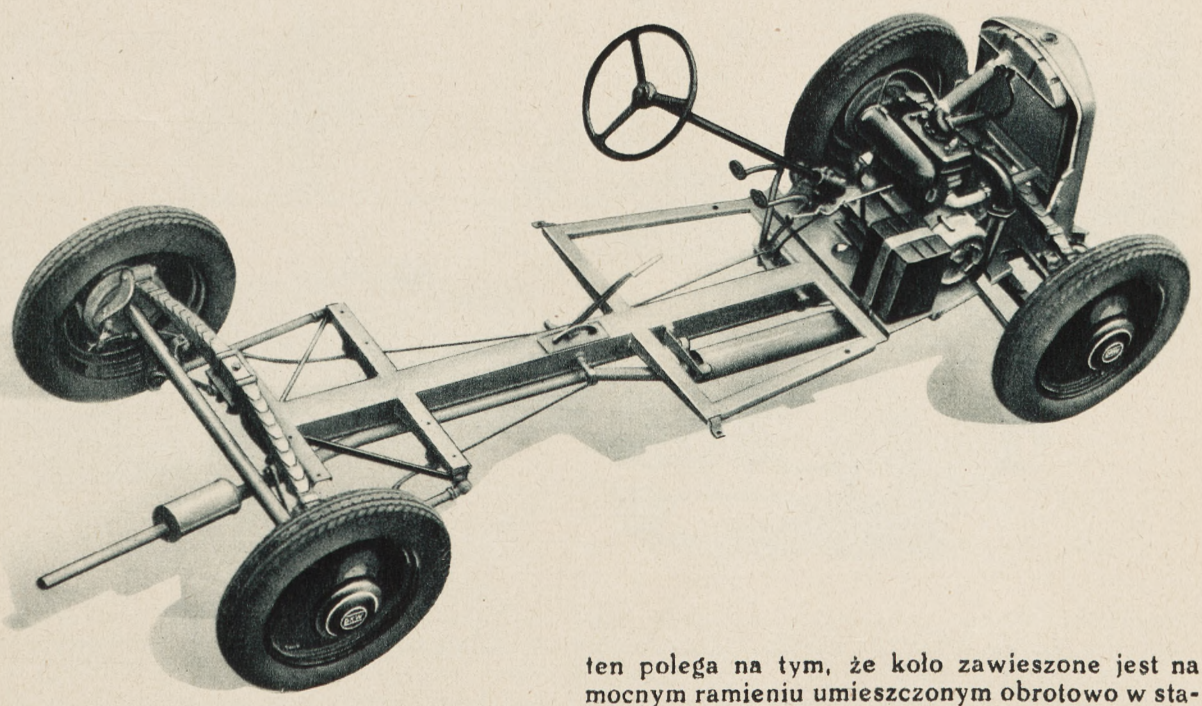
Kiedy kilka dni temu Redakcja „Touringu" zwróciła się do mnie z prośbą o napisanie artykułu technicznego o najnowszych zdobyczach w dziedzinie samochodów, znalazłem się w prawdziwym kłopocie. Zawirowała mnie przed oczyma cała masa ostatnich, nieznanych szerszemu ogółowi zdobyczy techniki począwszy od syntetycznej gumy i łożysk wału korbowego z prasowanej masy przesyconej żywicą, poprzez całe setki ciekawych rozwiązań zawieszenia i resorowania wozu, aż do najnowszych silników na paliwo zastępcze jak ropa lub gaz drzewny. Sądzę jednak, iż rzeczy te ciekawe są raczej dla specjalistów, tembardziej, że wynikły one z konieczności stosowania krajowych surowców. Typowym tego przykładem są Niemcy które nie mając własnej benzyny oraz mając tylko ograniczone ilości metali półszlachetnych potrafiły w ciągu ostatnich lat zastosować do swych produktów cały szereg sztucznych materiałów zastępczych, które nie tylko nie ustępują, ale niekiedy jeszcze przewyższają stosowane dotychczas materiały normalne.

Nie o tym jednak chcę mówić, przedmiotem tego artykułu będzie opisanie nowoczesnych zdobyczy techniki na podstawie kursujących w Polsce samochodów. Przez kilka ostatnich lat byliśmy skutkiem kryzysu i barier celnych odcięci od krajów produkujących samochody i poza nielicznymi wyjątkami, typem samochodu u nas stała się, co prawda dobra lecz zupełnie przestarzała konstrukcyjnie 508-ka. Dopiero od niedawna widzimy na naszym rynku cały szereg samochodów małych, lecz wygodnych i doskonale resorujących, delikatnych na oko, lecz w rzeczywistości wytrzymałych nawet w tak ciężkich warunkach, jakie stawiają im nasze przysłowiowe szosy.

Zasadnicze zmiany przez które przeszedł w ostatnich latach samochód dotyczyły przede wszystkim racjonalnego resorowania i co za tym idzie, zwiększenia stateczności wozu oraz uzyskania możliwie wygodnego pomieszczenia dla pasażerów. Następnym, typowo europejskim, etapem była specjalizacja w małolitrażowych silnikach o stosunkowo dużej mocy i małym zużyciu paliwa. W Ameryce, gdzie cena paliwa nie gra roli, spotykamy i dzisiaj prawie wyłącznie duże i nieoszczędne silniki, a produkcja silników ropnych lub pędzonych gazem generatorowym należy tam do wyjątków.

Dominującym, dziś już przez wszystkie nasze reklamy podkreślanym, czynnikiem wpływającym na zasadnicze zwiększenie stateczności (dobrego trzymania się drogi) a także i zwiększenie komfortu resorowania wozu jest niezależne zawieszenie kół samochodu. Jasnym jest, że wóz jest tym pewniejszy w prowadzeniu im mocniej koła zamocowane były na jednej sztywnej, łączącej je osi, skutkiem czego podrzut jednego koła na wyboju przenosił się na przeciwległe. Poza tym na skutek sprzężenia obu kół przednich i na skutek skomplikowanych drgań sprężystych powstawały już przy bardzo nieznacznych luzach bardzo przykre objawy drgania tychże kół, zwane pospolicie „shimmy". To shimmy było tym bardziej niebezpieczne im wyższą była szybkość przy której ono występowało. Niezależne zawieszenie kół przednich

Rama DKW.



polegające na tym, że każde z kół jest zawieszone i resorowane niezależnie od drugiego rozwiązuje ten problem prawie całkowicie. Ponieważ zaś wstrząsy jednego koła nie przenoszą się już na drugie, skutkiem braku sztywnego połączenia, resorowanie jest także znacznie lepsze. To też dzięki tej zasadniczej zmianie konstrukcyjnej możemy dzisiaj jeździć znacznie szybciej i ze znacznie większym komfortem i poczuciem bezpieczeństwa niż kilka lat temu.

Rozwiązań konstrukcyjnych niezależnego zawieszenia przednich kół istnieje cały szereg. Najczęściej spotykane jest zawieszenie koła przy pomocy wahaka (zwykle w kształcie trójkąta) i resoru poprzecznego, lub też przy pomocy dwóch równoległych wahaków, przyczym jako element resorujący służy drążek skrętny, sprężyna lub poprzeczny resor. Rzadziej już spotyka się rozwiązanie przy pomocy dwóch resorów poprzecznych. Istnieje na naszym rynku szereg samochodów o wspomnianych rozwiązaniach: DKW, Adler, Mercedes, Peugeot, Buick, Fiat 500, nowy Fiat 1100, Citroen i cały szereg innych.

Poza omawianymi sposobami zawieszenia niezależnego kół przednich, istnieje jeszcze jeden, zwany od konstruktora systemem Dubonnet'a. Jest on teoretycznie najidealniejszy, gdyż nie powoduje ani zmiany rozstawu ani zmiany kątów kół przednich podczas resorowania. Poza tym jego zaletą jest to, że cały układ kierowniczy pracuje na resorowanej części zawieszenia, skutkiem czego nieodczuwa się w kierownicy nawet bardzo silnych wstrząsów kół. System ten polega na tym, że koło zawieszone jest na mocnym ramieniu umieszczonym obrotowo w staliwnym lub spawanym karterku. Wewnątrz karterku umieszczona jest sprężyna spiralna, o którą opiera się krótszy koniec wspomnianego ramienia i naciska ją przy najechaniu koła na wyboje. Karter cały wypełniony jest olejem amortyzatorowym i posiada wbudowany amortyzator drgań sprężyny. Przy tym rozwiązaniu, elementem nieresorowanym jest tylko koło z ramieniem, natomiast sam karter jest już częścią uresorowaną. Ponieważ zaś skręt koła odbywa się dookoła zwrotnicy umieszczonej na karterze, wstrząsy kół nie przenoszą się na układ kierowniczy. Tego typu zawieszenie posiada Opel, Olympia, Fiat 1500 i Chevrolet de Luxe.

Zawieszenie niezależne tylnych kół spotyka się naogół rzadziej i to przeważnie w droższych wozach. Nie ma ono dużego wpływu na stateczność samochodu, natomiast zwiększa komfort resorowania. W małych wozach spotykamy niezależne zawieszenie głównie przy przednim napędzie, tam bowiem jest ono bodajże najracjonalniejszym i najtańszym rozwiązaniem.

Drugą bardzo ważną zaletą nowoczesnego samochodu jest przesunięcie silnika jaknajbardziej do przodu. Dzięki temu zyskuje się znacznie więcej miejsca dla pasażerów i unika się konieczności umieszczania tylnych siedzeń bezpośrednio nad tylnym mostem, dzięki czemu uzyskuje się dużo większy komfort jazdy i obniża się środek ciężkości wozu.

Zasadniczy warunek dobrej stateczności, obniżenie środka ciężkości samochodu, zmusił konstruktorów do szukania nowych dróg przy opracowaniu ramy wozu. Widzimy tu trzy ciekawe



koncepcje. Rama centralna w kształcie belki lub rury, przez którą przechodzą odpowiednie mechanizmy (Fiat 1500, DKW). Rama taka posiada zwykle z przodu rozwidlenie na silnik, a przy napędzie tylnym i na tylny most. Drugą koncepcją jest rama wytłaczana w kształcie płyty z odpowiednio wyprofilowanymi wzmocnieniami. Tu najnowszym przedstawicielem jest Adler 2,51 i Lancia. Trzecią koncepcją jest zupełne wyeliminowanie ramy i zastosowanie stalowej nośnej karoserii, do której domontowane są koła przednie, tylne i silnik (Opel, Olympia, Citroen).

O ile silniki amerykańskie ulegają tylko nieznacznym zmianom, o tyle silnik europejski został bardzo udoskonalony, tak pod względem wydajności jak i oszczędności paliwa. Dzisiaj otrzymujemy przy dobrym silniku dolno zaworowym moc około 20-24 KM z litra pojemności przy stosunkowo małym zużyciu paliwa. Tutaj przodują Włosi (Lancia, Fiat) których silniki mimo że są szybko obrotowe (średnio około 4000 obr./min.) wytrzymują nawet najbardziej niefachowych kierowców.

Coraz większe obywatelstwo zdobywa sobie ostatnio w dziedzinie budowy samochodów guma. Czterocylindrowe silniki zawieszone miękko w gumie nie dają w nadwoziu żadnej wibracji. Zawieszanie części ruchomych jak resory, drążki kierownicze itp. w tulejach gumowych zwanych Silentolokami upraszczają znacznie obsługę wozu, nie wymaga smarowania, niedopuszcza do powstawania luzów, dzięki czemu unika się tak przykrych podczas jazdy stuków. Najnowocześniejszą bodajże konstrukcją w tej dziedzinie jest nowa u nas Lancia Aprilia, w której wszystkie przeguby zamocowane są w gumie i która skutkiem tego wogóle nie wymaga smarowania podwozia.

Na zakończenie kilka słów o rzeczach u nas zupełnie nowych, o silniku dwusuwowym i o przednim napędzie. Osobiście przedniego napędu nie lubię. Przyznam się otwarcie, że dla tego go nie lubię, bo nie umiem na nim jeździć i czuję się niepewnie. Zresztą istnieje szereg poważnych teoretycznych zastrzeżeń co do napędu przedniego. W praktyce jednak, przy małych wozach, zastrzeżenia te prawie nie istnieją. Wystarczy choćby przejrzeć wyniki tegorocznych imprez w Polsce i sprawdzić doskonałe wyniki samochodów DKW i Adler. Faktem jednak jest, że Niemcy, których śmiało możemy nazwać pionierami w dziedzinie nowoczesnego automobilizmu, budują przedni napęd tylko przy wozach małych. Bo np. już większy model DKW posiada napęd tylny.

Co zaś do silnika dwusuwowego, to uważam go za silnik przyszłości. Znacznie mniejsza ilość mechanizmów ruchomych (brak rozrządu), znacznie łatwiejsza obsługa przez uproszczone smarowanie, czyni silnik ten produkcyjnie łatwiejszym i tańszym. Z drugiej strony normalny turystyczny dwusuw daje przy tej samej pojemności około 25 do 30% większą moc od identycznego czterosuwu. W dawniejszych czasach dwusuw nastręczał konstruktorom i użytkowcom duże trudności. Duże zużycie paliwa, trudny start, spalanie się elektrod świec a nawet przepalanie denka tłoków czyniło silnik ten niepewnym w normalnym użytkowaniu. Dzisiaj, na skutek bardzo dokładnych wyników laboratoryjnych i zgłoszonych doskonałych patentów niemieckich, silnik dwusuwowy stał się niezawodnym w pracy i zyskuje sobie powoli należne mu w świecie technicznym miejsce.

Inż. Tadeusz Marek

POLSKIM FIATEM DO GRECJI



Zaopatrzywszy się w paszporty zagraniczne i w „carnet de passage" dla naszego wozu „Fiat-Junak 508" opuszczamy Warszawę 25/IX o godz. 5-tej rano. Cel nasz piękny ale jakże odległy... Polska... Grecja to szmat drogi. Czy „Junak" ją pokona?

Mrzy drobny deszcz, lecz, że szosa z Dęblina do Lwowa pierwszorzędna a hamulce doskonałe więc mimo śliskości pędzimy z szybkością 90 km. Około południa mijamy Lwów i bierzemy odrazu kierunek na Tarnopol. Droga gorsza zmusza do wolniejszego tempa, ale od Trembowli jest za to tak malowniczo, a już szczególniej czortkowski jar otacza tajemniczością i urokiem pięknych szlaków podolskich. Przybywamy do Zaleszczyk właśnie na święto winobrania. Ruch ogromny, lokale przepełnione, zabawa wre w całej pełni, znajomi radzi by zatrzymać lecz nie dajemy się skusić. Następnego dnia już o 8-ej rano opuszczamy brzeg polski żegnani przez kopistów, by za chwilę promem przedostać się na rumuński brzeg Dniestru.

Karkołomnym zjazdem przedostajemy się do posterunku celnego, tu mała „godzinka" postoju nie z naszej winy, to celnicy rumuńscy nie bardzo wiedzą co z nami zrobić, gdyż jak dotąd zasadniczo nie jest to punkt przejściowy graniczny, ale i tę trudność przezwyciężamy. Rzucamy pożegnalne spojrzenia w stronę niezmiernie malowniczych i jakże rojnych Zaleszczyk i puszczamy się w stronę Czerniowiec po bardzo już lichej drodze i wśród jeszcze gorszego sposobu oznaczania dróg.

Czerniowce nie zatrzymują nas dłużej, zaopatrzywszy się w pyszne winogrona uciekamy dalej. Wśród słonecznej, nawet prawie upalnej pogody, mijamy Michaileni, Botosani, Siret, by odpocząć dopiero w Suczawie. Warto się tu zatrzymać, dawna stolica Mołdawii posiada interesujące ruiny zamku i stary monastyr. Z żalem stwierdzamy, że dobre warunki jazdy są niestety za nami a im dalej, tym gorzej. Szosa nasypana grubą warstwą otoczaków rzecznych, trzeba się trzymać wytartych kolein tak, że czasami przednia oś aż zaczepia, odpryski kamienne wyrzucane przez koła biją w osie i dyferencjał, zapada zmrok wśród którego dojeżdżamy do Falticeni.

W tej małej mieścinie nie wiedzielibyśmy zgoła jak sobie poradzić, ale los zsyła nam dwóch oficerów rumuńskich, służących w pułku piechoty im. Marszałka Piłsudskiego. Po nitce do kłębka — dochodzimy, że są to Polacy, urodzeni na Bukowinie. Odrazu sytuacja się zmienia. Znalazło się i odpowiednie dla nas i wozu pomieszczenie, wśród miłej gawędy, przy winie rumuńskim i różnych specjałach kuchni tutejszej mamy na chwilę złudzenie, że jesteśmy w kraju — tyle u tych ludzi pietyzmu dla wszystkiego, co z wielkim imieniem związane.

Gdy następnego dnia rankiem o 6-ej smarowaliśmy naszego „Junaka" doszły nas zdumionych dźwięki „Pierwszej Brygady". To właśnie pułk piechoty im. Marszałka maszerował na ćwiczenia a pieśń ta jest ich marszem pułkowym.

Dopiero w okolicy miasta Roman wjeżdżamy na dobrą i szeroką drogę, postanawiamy jednak korzystać z pięknej pogody i zamiast do Bukaresztu walimy w stronę morza. Zaczyna się historyczny szlak wielkich bitw z ostatniej wojny, właśnie budują tu olbrzymie mauzoleum dla uczczenia poległych żołnierzy rumuńskich. Na Tecuti i Brailę droga jest już podła, jedyna pociechą, że jest benzyna w każdej niemal wiosce, pierwszorzędnej jakości „ethyl" w cenie około 30 gr. za litr. Zwiedziwszy Brailę zdążamy na noc do Galati, tu będziemy mogli dobrze wypocząć w oficerskim hotelu. Galati jak i Buka-



W Zaleszczykach.



W stepach Rumunii.

reszt słyną z pięknych kobiet, i oba miasta mają już jakiś urok Wschodu. Rankiem dnia następnego zwiedziliśmy port, przeprawiając się promem na drugi brzeg Dunaju.

Drogą na Tulcea przejechaliśmy Garvan, pamiętny z tego powodu, że drogę zagrodził, jak kiedyś posuwającym się wojskom faraona skarabeusz, tak nam — wąż. Uśmierciliśmy go nie chcący, potym jednak po obejrzeniu skonstatowaliśmy, że był jadowity. Węże te stanowią istną plagę ludności w całej Dobrudży.

Krajobraz zmienia się coraz bardziej, coraz częściej pojawiają się strzeliste wieżyczki minaretów a wśród ludności coraz więcej typów tatarskich.

Galati — Constanza.

Szosie od Tulcea towarzyszy z lewej strony stary i pełen majestatu Dunaj lub olbrzymie jeziora, prawa strona obrzeżona wzgórzami malowniczymi. Naogół kraj mało zaludniony, prawie pustynny, choć gleba zdaje się wyborna, mówią nam, że długotrwałe susze dają się tu we znaki mieszkańcom. Minąwszy Babadac miga przed oczami z tęsknotą oczekiwane... morze. Na obiad już zdążamy do Constanzy, prawdziwie europejskiego uzdrowiska morskiego.



„Smarowanie" w polu.

Zainstalowawszy się pięknie w hotelu oficerskim spieszymy na królewską wprost plażę do Mamaji. Prawdziwy tu raj — fala ogromna, ale dobry pływak nie da się jej porwać. W tej chwili zarówno plaża jak i sama Constanza opustoszałe, w sezonie panuje tu ruch ogromny rojno od cudzoziemców gwarno od różnorodności języków. Szczególnie wieczorem miasto ma swoisty urok, jakaś beztroska opanowuje i nas i gdyby nie kusząca Carmen Silva i Mangalia a może i głos rozsądku, który w nas woła: Grecja... Grecja... bałamucilibyśmy się tu dłużej.

Constanza — Warna.

Czy uwierzylibyście państwo, że na tym pięknym szlaku wjechaliśmy nagle ni stąd ni zowąd w... kukurydzę. Tylko dzięki twardości gruntu udało się nam przebyć tę dżunglę kukurydzianą... ale nasze resory... Z Balcicu do



Winnica Bułgarska.

Warny w prostej linii jest tylko 24. km. lecz, że ani drogi, ani mostu, ani punktu przejściowego na granicy bułgarskiej więc musieliśmy jechać okrężnie na Bazargic. Krumowo jest punktem granicznym... Istna osobliwość... cisza i pustka. Na płocie przewieszony pas z pistoletem, oczywisty symbol władzy... ale długo jej szukać trzeba.

W kraju bułgarskim owiewają nas wciąż carskie wspomnienia, ludzie, stroje, mowa wszystko o tym świadczy. Na kilkanaście kilometrów przed Warną droga jest tak fatalna, że nadaje się chyba tylko dla takiego wozu jak „Polski Fiat", który umie pokonywać wszystko. Tak np. gdy zdala dojrzeliśmy pomnik Władysława IV-go i naturalnie za wszelką cenę postanowilimy obejrzeć go z bliska, po piaszczystym gruncie w tumanach kurzawy nieprawdopodobnej dotarliśmy na miejsce tylko dzięki lekkości wozu. „Polski Dom" w Warnie położony nad brzegiem morza jest oddalony o 11 km. od miasta. Opuszczając go po trzech dniach wypoczynku stanęliśmy oko w oko z taką straszną drogą, której przedsmak dał nam wjazd do Warny; było jeszcze chyba gorzej, gdyż okolica zaczyna być coraz bardziej górzysta, nędzne



wioseczki tu i ówdzie minarety błyskają w przelocie. Pokrzepiamy się wybornymi winogronami i winem, zwiedzamy ostatecznie port w Burgas skąd zawracamy nad Warnę celując na zachód.



Tyrnowo — Szybka — Karlowo — Płowdiw

Mamy zamiar dotrzeć jaknajszybciej do Sofii, ale czeka nas jeszcze mnóstwo nieprzeczuwanych niespodzianek. W Tirnowie oglądamy prawdziwy jarmark w wschodnim stylu, malownicze stroje tureckie przewijają się tuż obok, gwarno jest i zgiełkliwie, oglądają nas jak gości „egzotycznych" że aż nas ratuje z opresji policja a, że zapada noc, więc obyczajem wschodnim nocujemy pod gołym niebem pojąc swe płuca balsamicznym powietrzem. Wczesnym rankiem windujemy się zwinnym „Junakiem" na masyw „Szybka" na przeszło 2000 m, osiągając szczyt, a obawy co do półosiek „Fiata" okazują się płonne, wytrzymały dzielnie i nierówności terenu i strome zakręty na których dyferencjał pracował bez zarzutu, ba! nawet wodę, gdyż od czasu do czasu przejeżdżać trzeba było rzeki w bród.

Wspominając nasze drogi wydały się one nam jeszcze „dobre" w porównaniu z odcinkami, jakie tu mieliśmy do przebycia. Ale to dopiero sport, zwłaszcza gdyż się wierzy swemu „Junakowi". Bo i jak tu pominąć Kazanlik, kolebkę olejku różanego, którego radzibyśmy pięknym paniom przywieść, jak nie radować się bajecznymi zjazdami w dolinę Maricy, do Płowdiw, drugiego co do wielkości miasta, po Sofii.

A tymczasem nami i „Fiatem" trzęsie, że aż strach! Wpadliśmy już bowiem w teren dzikich gór, gdzie mieszczą się letniska, co nie przeszkadza, że na 11 km. od Newrokopu opada nas jakaś uzbrojona banda, od której zręcznie umiemy się wywinąć, jako, że poznali w nas „gości-turystów" nie obiecujących wiele.

Gdyśmy dobrnęli do Newrokopu na dobrze zasłużony spoczynek, licznik nasz wykazywał 12503 klm, czyli przebyliśmy zgórą 2470 klm. bez jakiegokolwiek uszkodzenia wozu. Rano, załatwiwszy formalności na posterunku policyjnym dowiedzieliśmy się, że przez ten punkt graniczny żaden samochód nie jeździł. Bułgarzy długo się namyślali czy nas przepuścić, po czterech godzinach „gadania" namyślili się. Lecz nim przedostaliśmy się na stronę grecką trzeba było sforsować rzekę w bród i drogą wśród skał gdzie ani żywej duszy, ani śladu koleiny wozu — tak na oślep trzeba było przełamać trudności. Na granicy greckiej... znowu niespodzianka. Już właściwie od granicznego punktu bułgarskiego wziął nas w swą opiekę oficer grecki stojąc na stopniach samochodu. Ze względu na umocnienia górskie w pasie granicznym bułgarsko - greckim i na manewry greckie nie pozwolono nam jechać wieczorem do Salonik. Znowu pertraktacje... znowu tłumaczenia... ostatecznie przydzielono nam żandarma, szyby boczne samochodu oblepiono nieprzeźroczystym papierem i w tak komicznej dekoracji przejechaliśmy pas graniczny i pas manewrów. Uwolniliśmy się od żandarma i papieru dopiero po 20 klm. jazdy.

C. d. n.



REKORDY

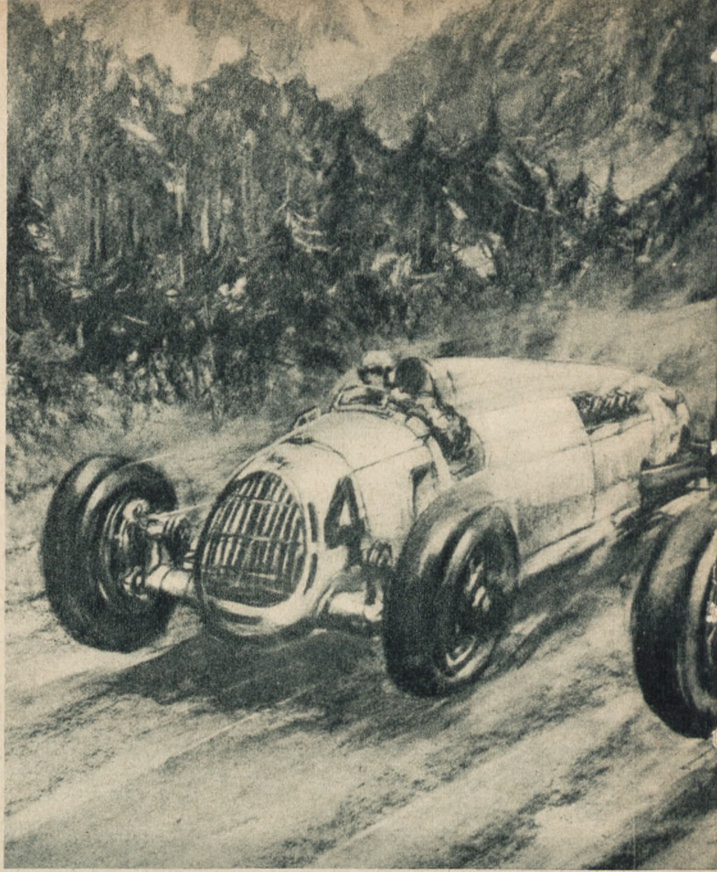
Rok 1937 można uważać jako rok rekordów szybkości na ziemi. — Poza szergiem rekordów motocyklowych i samochodowych dla poszczególnych kategorii wędług pojemności silników — rok ten przyniósł przekroczenie 500 km na godzinę ustanawiając nowy rekord szybkości bezwzględnej na ziemi. (Nie mówimy tu o szybkości w powietrzu, której rekord wynosi 704 km. ną godzinę w roku 1934 ustanowiony przez Fr. Angello na wodnopłatowym Macchi-Castoldi z silnikiem Fiat o mocy 3100 K. M.).

Dążenie automobilistów i fabryk samochodów do osiągania najwyższych możliwie szybkości bezwzględnych (mierzonych na 1 km. lub 1 milę z rozbiegiem) nie ma oczywiście na celu tylko rezultatów sportowych lub propagandowych. Zapewne, że obie te tendencje są dość ważnym punktem w podejmowaniu prac i kosztów organizacji taboru rekordowego, ale najważniejszym czynnikiem jest tu potrzeba wykonania prób z nowymi konstrukcjami poszczególnych zespołów samochodu i z nowymi tworzywami. Jazdy rekordowe to jakby ostateczne badania laboratoryjne nad materiałem, oprofilowaniem, konstrukcją i wytrzymałością samochodu, — badania odbyte w najcięższych warunkach pracy zespołowej wszystkich części samochodu dla jednego celu: — osiągnięcia najwyższej możliwej szybkości.

Oczywiście, że rezultaty osiągnięte nie będą stosowane w pełni, w produkcji samochodów użytkowych, ale umożliwią zastosowanie konstrukcji i materiałów pozwalających na osiągnięcie możliwych przeciętnych szybkości przy zmniejszonym zużyciu i podwyższonym współczynniku bezpieczeństwa w każdym następnym modelu. Szczególnie jakość materiałów posuwa się naprzód w tempie niezwykle szybkim — co w dużej mierze należy zawdzięczać samochodom rekordowym.

Pierwszy oficjalny rekord szybkości samochodu został ustalony w 1898 r. przez Chasseloup-Laubata na samochodzie Jeantaud i wynosił 62 km. na godzinę. Przekroczenie szybkości 100 km. na godzinę zostało dokonane w 1899 r. przez sławnego Jenatzy na samochodzie własnej konstrukcji. Jenatzy osiągnął wtedy 105 km. na godzinę. Było to uważane za kres możliwości ludzkich i przypuszczano, że przy większych szybkościach człowiek umrze od pędu powietrza. W 35 lat później — każdy normalny samochód użyteczny z silnikiem o pojemności niewiele przekraczającej 1 litr, robi z łatwością 100 km. na godzinę przy zachowaniu zupełnego bezpieczeństwa.

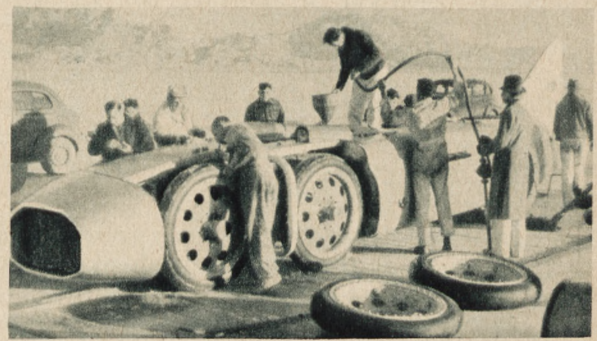
200 km. na godzinę zostało przekroczone dopiero w 1906 r. przez Marriotta na Stanley'u (204 km. godz.).



Niemieckie Grand Prix 1937 na torze Nürburg. Cara

W latach 1924, 1925 i 1926 rozpoczęli kampanię rekordową dwaj znakomici anglicy Campbell i Segrave podwyższając szybkości bezwzględne z roku na rok, aż do 1929 kiedy Segrave na samochodzie Irving Special osiąga 372 km. na godzinę przekraczając po raz pierwszy granicę 200 mil. ang. Po tragicznej śmierci Segrave'a podczas próby bicia rekordu na łodzi motorowej, hegemonia rekordowa pozostaje w rękach Campbella, który utrzymuje rekord, aż do roku 1935, kiedy osiąga fantastyczną szybkość 484 km. godz.

Do prób tego rodzaju — nie nadają się już nawet najlepsze autostrady i zarówno Serave jak i Campbell bili rekordy najpierw na szerokiej plaży piaszczystej w Deyton w Ameryce Półn. a w ostatnich latach na idealnie równym dnie wyschłego jeziora słonego w Bonneville, również w Ameryce Półn.



Na jeziorze Bonneville. Przygotowania Eystona do jazdy rekordowej.

REKORDY



:ciola na Mercedesie mija Auto-Union Rosemeyera.

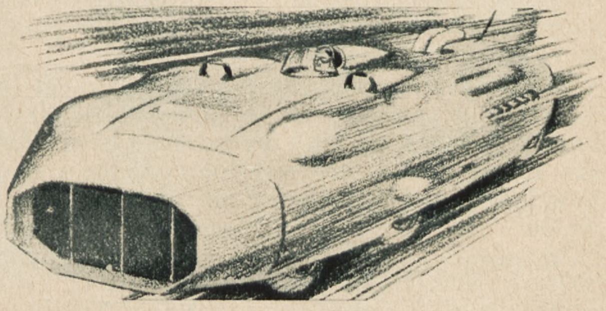
W roku bieżącym anglik George Eyston na samochodzie Rolls-Royce (12 cylindrów, 5000 K. M.) ustanowił nowy rekord szybkości bezwzględnej: 502.33 km. na godzinę (1 mila ang. z rozbiegiem).

Eyston miał duże trudności wobec niemożności przeprowadzenia prób w pobliżu miejsca produkcji rekordowego samochodu. Samochód został zbudowany na podstawie teoretycznych obliczeń i prób lokalnych z poszczególnymi jego częściami składowymi, — poczym odrazu przystąpiono do prób rekordowych na dnie jeziora w Bonneville. Parokrotne defekty sprzęgła, złe warunkt atmosferyczne i trudności organizacyjne stawiały pobicie rekordu pod znakiem zapytania. Ostatecznie wszystkie trudności zostały pokonane i rekord pobity. Szybkość przeciętna w obie strony 501.07 km. godz. na dystansie 1 km. i 502.33 km. godz. na 1 mili ang.



Kpt. George Eyston.

W miesiąc później na autostradzie betonowej koło Frankfurtu odbyły się próby bicia rekordów w poszczególnych kategoriach. Próby dały rewelacyjne rezultaty: Rosemayer na 16-o cylindrowym samochodzie Auto-Union pobił rekord światowy na drodze publicznej, osiągając szybkość 409 km. na godzinę. Szybkość ta została osiągnięta na normalnym wyścigowym samochodzie o pojemności 6 litrów, na zwykłej autostradzie niemieckiej, dzięki nadzwyczajnej konstrukcji i oprofilowaniu samochodu i niezwykłej wprost technice prowadzenia. Musimy pamiętać, że 7-o tonowy bolid Eystona miał pojemność silników przeszło 73 litry! i warunki

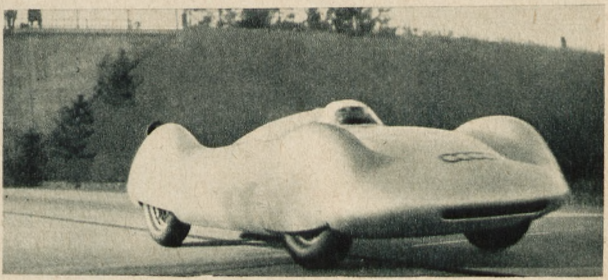


„Thunderbolt" Eystona.

jazdy dużo łatwiejsze. To też rekord Rosemayera zakrawa już na czary! A czarownikami są tu inżynierowie konstruktorzy i kierowca tego niezwykłego samochodu.

Równocześnie został pobity rekord na 1 km. ze startu stojącego: 188.6 km. g.

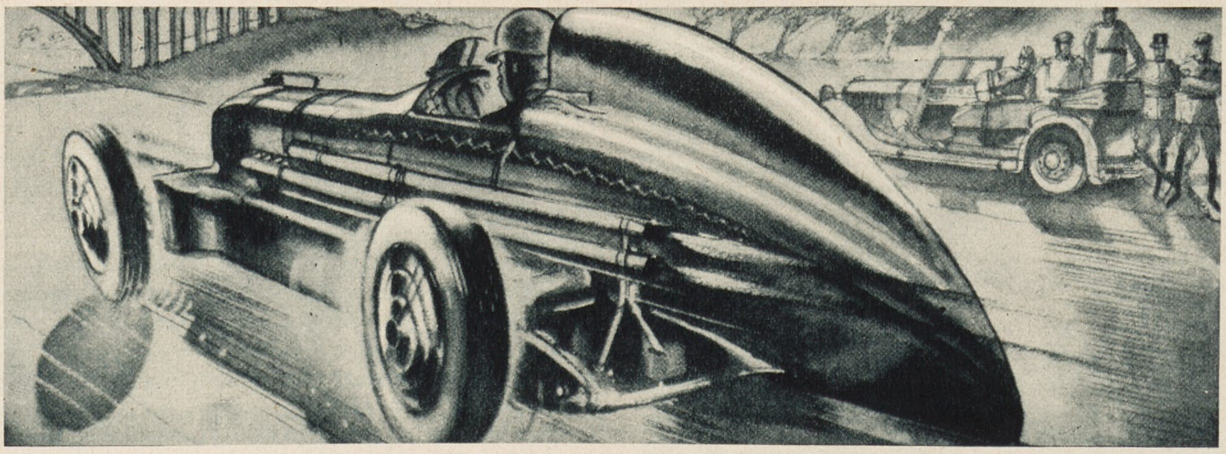
Z powodzi rekordów pobitych w tym czasie należy zanotować niezwykłą szybkość Gardnera na 1-o litrowym M. G. który osiągnął 244 km.



Rekordowy Auto-Union Rosemeyera.

g. co jest rekordem dla kategorii 1.1 litra. Gardner używał bardzo celowo i ciekawie oprofilowanego nadwozia ustawionego nieco w prawo od środka podwozia.

Równocześnie Winkler pobił dwa rekordy światowe dla motocykli: 160 km. godz. w kategorii 175 cc. i 184 km. godz. w kategorii 250 cc. Oba na motocyklach D. K. W. W porównaniu do rekordu światowego dla motocykli bez ogra-



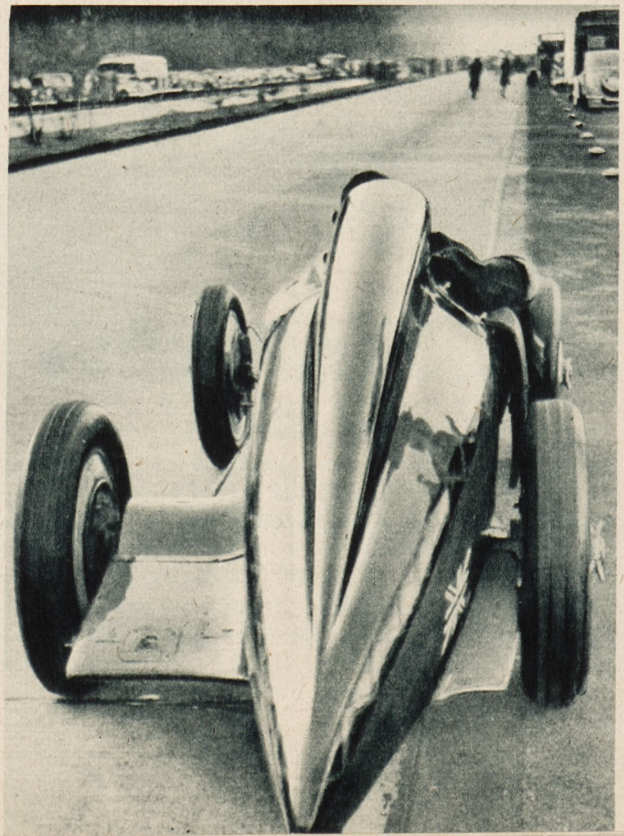
M. G. Gardnera. 1100 c. c. 244 km/g.

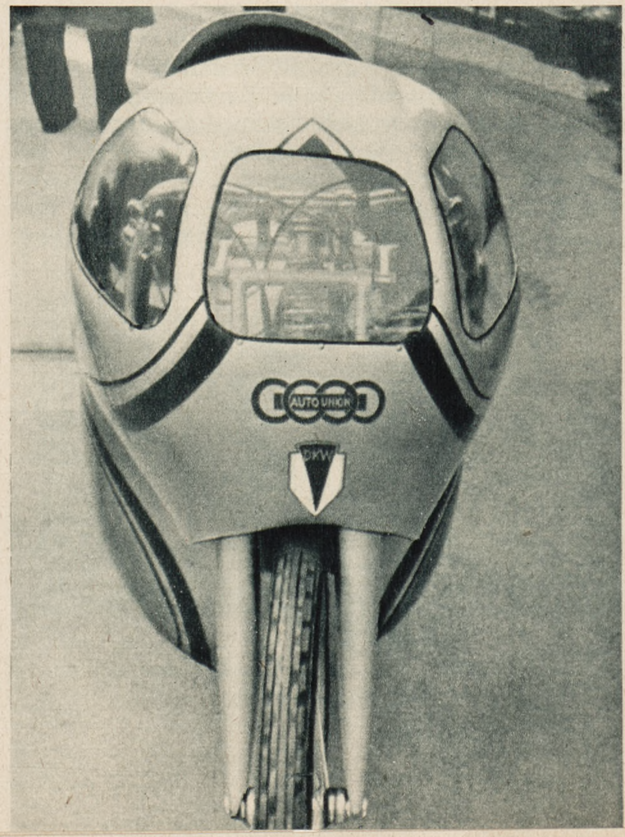
niczenia litrażu (Henne na B. M. W. 500 cc.), który wynosi 278 km. g. — rezultaty osiągnięte przez Winklera na tak maleńkich motocyklach są również wyczynem niezwykłym.

Jeżeli teraz przyjrzymy się rezultatom osiągniętym i porównamy je w stosunku do szybkości w milach godz. na 1 cc. pojemności to okaże się, że największą wydajność otrzymano z silników małych. I tak: Henne na motocyklu z silnikiem 500 cc. osiągnął współczynnik 0.346 (mile na 1 cc.), 1088 cc. Maserati — 0.127, 6000 cc. Auto-Union Rosemayera — 0.042, „Niebieski Ptak" Campbella — 0.008 i 73-litrowy „Thunderbolt" Eystona zaledwie 0.0043 mile na 1 cc.

Widzimy więc w jakim stopniu musi być zwiększana moc i wymiar silników aby osiągnąć te parę kilometrów więcej potrzebnych dla pobicia rekordu. Stosunek mocy do wagi, oprofilowanie, użycie materiałów pozwalających na zwiększenie kompresji, stabilizacja i ciągły postęp w konstrukcji, — wszystko to ma wielki wpływ na osiągnięcie zamierzonej szybkości. Ale najważniejszym czynnikiem pozostaje nadal wymiar silnika, podstawowa funkcja mocy, a ta niestety nie wzrasta według postępu arytmetycznego w stosunku do szybkości. Tu więc piętrzą się największe trudności konstrukcyjne i postęp rekordów będzie z natury rzeczy coraz powolniejszy. Z drugiej jednak strony trudno ograniczać możliwości techniczne, które dały już takie rezultaty — po 50-u latach istnienia samochodu. Rekordy będą nadal kuźnią postępu w budowie samochodów z którego w pierwszym rzędzie korzystać będą miliony konsumentów samochodów użytkowych.

Inż. Bohdan Lubiński





Cenna wiadomość dla posiadaczy Polskich Fiatów

Dyrekcja Polskiego Fiata od nowego roku, powierzyła kierownictwo stacji obsługi w Warszawie przy Placu Marszałka J. Piłsudskiego panu Kazimierzowi Kalińskiemu, dotychczasowemu współpracownikowi stacji obsługi i warsztatów przy ul. Sapieżyńskiej. Pan Kaliński objął odpowiedzialne stanowisko po znanym w sferach polskich automobilistów panu Galiardinim, który organizuje następne stacje obsługi Fiata.

Ważna ta decyzja, jest bardzo cenna dla posiadaczy Fiatów, gdyż przy okazji rewizji samochodów, smarowania czy garażowania w stacji obsługi na Placu Marszałka Piłsudskiego będą mogli posiadacze samochodów, zasięgać cennych informacyj od wytrawnego znawcy wozów tej marki. Pan K. Kaliński znany był już od dawna w Polskim Fiacie jako znakomity diagnosta, i jego opinie o usterkach, wadach czy uszkodzeniach w wozie zawsze się sprawdzały. Jest to bowiem nietylko doświadczony zawodowiec z dużą praktyką we Francji i w Polsce, lecz obdarzony wyjątkowym słuchem mechanik, subtelny i skrupulatny specjalista. Jako kierownik warsztatów Sant Didier i współpracownik w takich firmach jak Voisin, Gnome Rhône, Roche Sneider opiekuje się też pan Kaliński wozami francuskimi, które zna doskonale.





Raid zimowy

Pierwszy Zimowy Raid organizowany przez Sekcję Samochodową P. T. K. otwiera sezon w sporcie samochodowym 1938 r.

Impreza, o charakterze jakiej być może dotychczas nie urządzaliśmy, jest pomyślana w ten sposób, aby poza walorami osobistymi kierowców, ich sportowym przygotowaniem, oraz zaletami indywidualnymi, wykazała sprawność wozów nowoczesnych, ich zalety konstrukcyjne i wartość w terenie w specjalnie trudnych warunkach zimowych.

Zima jest najpiękniejsza w górach. To też trasa Raidu biegnie w większej swej części w pięknych okolicach Podkarpacia i Tatr.

Raid jest pomyślany jako impreza dwudniowa, przyczym wprowadzona jest jazda nocna. Start do Raidu nastąpi w Warszawie dn. 25 lutego r. b. o godz. 20-ej, do Stanisławowa, jako pierwszy etap. 26 lutego, nazajutrz, start (etap dzienny) do Krynicy. Po zanocowaniu uczestników Raidu w Krynicy start dn. 27 do ostatniego etapu na metę główną w Zakopanym. Na mecie zawodnicy odbędą próbę sprawności wozów.

Niezmiernie ciekawa punktacja dająca wyrównanie dla wozów słabszych, wszelkie ułatwienia na trasie będą zachętą dla zawodników, którzy w tej imprezie znajdą zaspokojenie swych ambicyj sportowych, mogąc wykazać sprawność automobilisty, przygotowanego do pokonywania najtrudniejszych przeszkód w terenie zimowym.

Klasyfikacja będzie przeprowadzona bez względu na kategorie, na zasadzie ogólnej sumy punktów dodatnich dla poszczególnych zawodników. Jednak samochody będą podzielone na kategorie według pojemności silnika, a szybkości minimalne będą punktowane w ten sposób, że wozy słabsze otrzymują handicap.

Za zajęcie pierwszych trzech miejsc przewidziane są nagrody regulaminowe. W wypadku zgłoszenia w danej kategorii minimum trzech zawodników, będzie przeprowadzona klasyfikacja w kategorii i przyznana nagroda regulaminowa. Poza tym są przewidziane ciekawe i cenne nagrody firmowe, objęte pewnymi przepisami, których warunki będą podane zawodnikom i wyłożone w Sekretariacie P. T. K.

Przewodnictwo Komitetu Honorowego Raidu przyjął na prośbę P. T. K. p. Wice-minister Aleksander Bobkowski. Znając Jego wieloletnie czynne zainteresowanie sportem, cieszymy się, że protektorat tej naprawdę jedynej w swoim charakterze imprezy objął wybitny propagator sportu i turystyki w Polsce.

Trasa Raidu biec będzie z Warszawy przez następujące miasta:

KALENDARZ IMPREZ SAMOCHODOWYCH P.T.K. NA 1938 R.

ZARZĄD GŁÓWNY — WARSZAWA

Luty 25, 26, 27. Pierwszy Turystyczny Raid Zimowy P. T. K.

Czerwiec 5—6. Raid Krajoznawczy.

Wrzesień 18. Zjazd Gwiaździsty na Obchód Winobrania do Zaleszczyk.

Listopad. Pogoń za lisem.

Wycieczki

Luty — Marzec. Wycieczka samochodowa na wystawę samochodową do Berlina.

Maj. Wycieczka do Biskupina (Targi Poznańskie).

Lipiec 10. Wycieczka do Norwegii.

Rosemayer nie żyje!

W ostatniej chwili nadeszła wiadomość o tragicznej śmierci Bernarda Rosemayera, — jednego z najlepszych kierowców wyścigowych młodego pokolenia, zdobywcy rekordu szosowego dla samochodów wszystkich kategorii. Podczas próby bicia własnego rekordu, w dn. 28 stycznia, prowadząc samochód Auto-Union na autostradzie pod Frankfurtem, przy szybkości przeszło 430 km. godz., Rosemayer został zniesiony z trasy przez wiatr boczny — co spowodowało katastrofę. Świat sportowy traci w Rosemayerze nietylko genialnego kierowcę i bojownika sprawności nowoczesnego samochodu, ale i sportowca szlachetnego i nieustraszonego w walce o podbój przestrzeni.

B. L.

NIKA

Etap 1. Warszawa — Wawer — Miłosna — Garwolin — Ryki — Kurów — Lublin — Piaski — Krasny Staw — Zamość — Tomaszów Lubelski — Rawa Ruska — Żółkiew — Lwów — Kurowice — Przemyślany — Rochatyn — Halicz — Stanisławów. (Etap nocny).

Etap 2. Stanisławów — Kałusz — Dolina — Stryj — Drohobycz — Sambor — Stary Sambor — Chyrów — Dobromil — Krościenko — Olszanica — Lesko — Sanok — Krasno — Jasło — Grybów — Krynica. (Etap dzienny).

Etap 3. Krynica — Grybów — Nowy Sącz — Krościenko — Czorsztyn — Nowy Targ — Poronin — Zakopane.

Ogółem trasa wyniesie około 1.060 klm.

Po przybyciu na metę główną w Zakopanym, zawodnicy odbędą próbę sprawności wozu, startu i hamowania.

W wypadku, gdyby warunki atmosferyczne uległy wybitnemu pogorszeniu, mogłaby zajść konieczność poczynienia zmian w zakreślonym programie i zmienienia trasy. Zawodnicy zostaliby o tym we właściwym czasie powiadomieni.

Regulamin Raidu został rozesłany poszczególnym Delegaturom P. T. K.

Mamy nadzieję, że impreza ta znajdzie zainteresowanie w szerokich sferach automobilistów polskich, i że na starcie zobaczymy nie tylko „Montecarlistów" i innych „Asów" kierownicy, ale i szereg kierowców turystycznych, którzy w tej specjalnej imprezie, będą mieli możność wykazania swej sprawności, nabytej w wielokrotnie ciekawszych raidach „samotnych".



Patrolowanie szos w woj. Poznańskim

Policyjna kontrola ruchu drogowego, która od dłuższego czasu odbywa się na szosach całego województwa Poznańskiego, daje ciekawe wyniki o zachowaniu się kierowców wszelkich pojazdów na drogach publicznych.

W przeciągu ostatnich 6 tygodni samochody patrolujące szosy w liczbie 58 przejechały przestrzeń ponad 9.000 kilometrów. W czasie patrolowania, a mianowicie w ciągu 372 godzin zatrzymano na szosach za przekroczenia przepisów drogowych i ukarano doraźnie, względnie mandatami k rnymi 1032 osoby. Świadczy to wymownie o konieczności trwałego nadzoru policyjnego na naszych drogach.

Patrolowanie szos przeprowadza Policja Państwowa przy pomocy samochodów użyczonych przez członków Polskiego Touring Klubu Delegatury Okręgowe w Poznaniu.

6500 KM. DOKOŁA



...estetyczne podwórko hotelu w Luxemburgu zastępuje Hansie garaż...

Ventimiglia. Granica — kilka minut przyjacielskiej rozmówki, kilka stuknięć stemplami — śpieszę do pierwszej stacji benzynowej napoić Hansę tanią benzyną — 2 franki 41 centów czyli około 48 groszy. Ze wzruszenia niweluję łatwy zarobek pokrzepieniem się oranżadą, syn zakupuje większą ilość popierosów, (w tym miejscu muszę z rumieńcem wstydu, barwiącym me lica, przyznać, że syn ma już lat 15 i wolno mu palić 3 papierosy dziennie, a cztery w święta). Suniemy dalej po gładzi asfaltu — i mimo wieczornej pory — z miejskimi światłami, bo autostrada Riviery Francuskiej oświetlona jest w nocy świetnie pomyślanymi reflektorami i nie darmo woła napisami z kryształków: zgaście reflektory.

Ale — sunąc nad urwistym wybrzeżem Mèditerranée stwierdzam, że Francja nie ma w „wykończeniu krajobrazu" wdzięku i artyzmu Italii; tam ściany skalne wznosiły się dziko nad szosą, strojne w agawy i bluszcze — lub pnące pelargonie — tutaj na gładzi granitu lub na drewnianych podpórkach wykwitają olbrzymie reklamy: „Michelin", „Dubonnet", „Renault", „Le seul tonic"... A choć te słowa mile dla oka automobilisty, choć ślinka płynie na myśl o „Le seul apéritif..." choć zewnętrzna forma nowoczesna i estetyczna — to przecież wolę dzikie złomy kamienne, nagie w swej grozie, lub spowite w barwne szaty kwiecia.

Na tych rozmyślaniach upływa mi droga przez księstwo Monaco — zatrzymujemy się w Monte Carlo — mały spacerek po „parku samobójców", ocieniającym złowróżbne lub złotodajne kasyno, i bez złożenia daniny demonowi hazardu, (błogosławione bądźcie, ograniczenia dewizowe) mkniemy piękną, stromą serpentyną do Nicei.

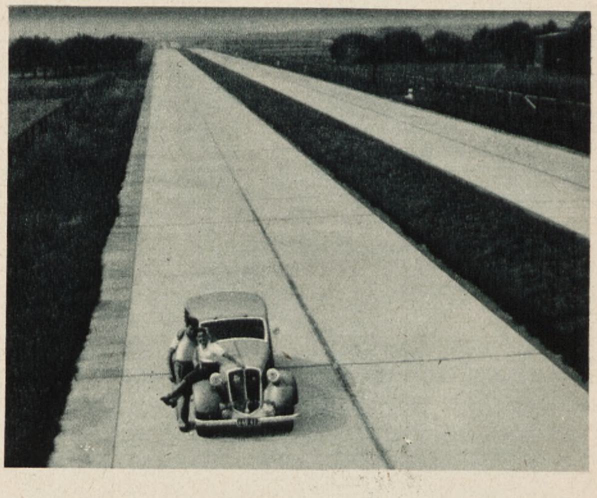
Kosztowna perła „Cote d'Azur" śni swój sen nocy letniej — niedbała, spopularyzowana, gminna... Nicea budzi się w zimie, Nicea szaleje w karnawale, Nicea oszałamia na wiosnę — teraz — Nicea śpi, okruchami swej nadmorskiej krasy zadawalając skromną „petite bourgoisie" paryską i nieświadomą sezonu garstkę obcokrajowców — niestety — głównie Polaków, Boże daruj im — bo nie wiedzą, co czynią — jeśli opiszą Niceę, jako wymarłe, pozbawione wykwintu i elegancji kąpielisko. Grand Hotel Negresco, Hotel Ruhl, Piazza — patrzą pustymi oczodołami zasuniętych okiennic na nieśmiałe próby hazardu w Casino de la Jetée i prostackie wyczyny taneczne dancingu w Savoy — a Promenade des Anglais praży się w słońcu i nabiera białości, aby olśnić „swój tłum" w „swoim sezonie".

„Pokój dwuosobowy" — pytam w Negresco — „sto franków". Więc dyskretnie wycofuję Hansę w boczną uliczkę — i za 20 franiów otrzymuję „chez Jean" czyściutki, milutki, nowoczesny pokoik z ciepłą i zimną wodą bieżącą — a na czerwonych mebelkach baru spożywamy za bezcen „dinêr" z winem.

Rankiem — przemierzamy Niceę, „Paryż Riwiery", i startujemy przez Antibes — Cannes, St. Raphael, St. Trope — szlakiem rojnych, roześmianych, opalonych słońcem śródziemnomorskim kąpielisk.

W Juan — les — Pins parking samochodowy budzi moją ciekawą namiętność — przechadzamy się przed szeregiem lśniących paszczy maszyn i podziwiamy „rodzime" o indywidualnych karoseriach cytrynki, peugotki i renówki.

A w St. Maxime — skusił nas urok lazurowej fali... wóz zamienił się w kabinę — obsa-

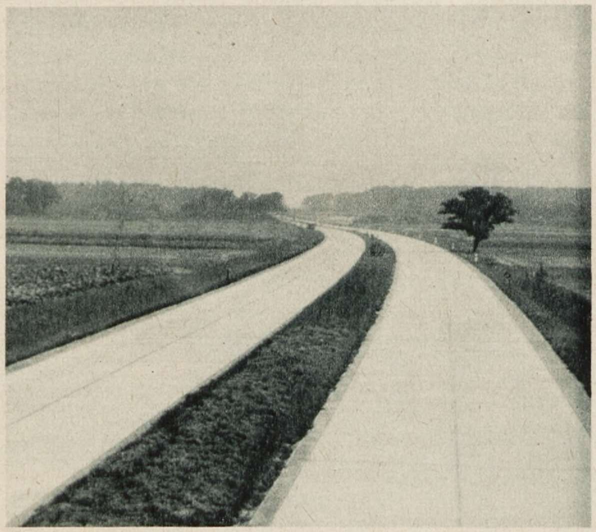


...pięć samochodów pomieści się na jednokierunkowym torze autostrady...

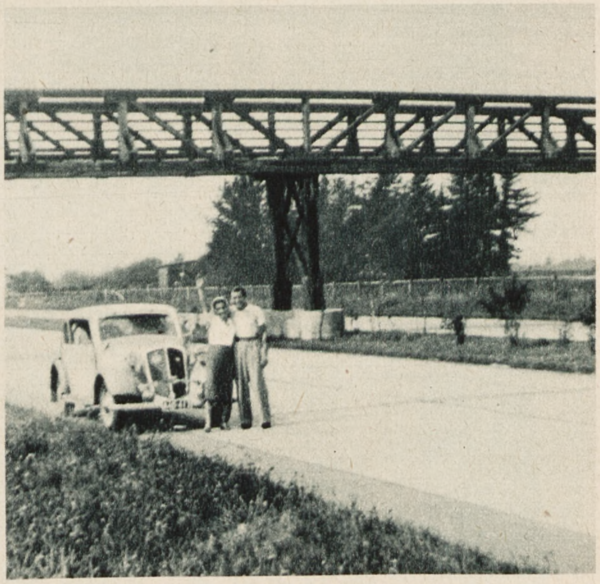
EUROPY ŚRODKOWEJ

da w roznegliżowanych pływaków — i dalej — „setkę" do brzegów Afryki... Ale rozdzierająca tęsknota za Hansą powróciła nas stałemu lądowi — i już bez przeszkód przez Hyéres i gwarny Tulon dotarliśmy do Marsylii.

„Gdyby Paryż miał Corniche i Canebiére — byłby tak piękny, jak Marsylia" — mówi Marsylczyk — humorysta i łgarz, łączący èsprit Francuza z temperamentem Włocha. Więc podziwiamy Corniche d'Or—drogę, wiodącą z Marsylii ponad złotym wybrzeżem, usianym łazienkami, do wiosek rybackich — Montredon de Montrose i Madrague, fotografujemy „pomnik bohaterów morza" — i zarysowany groźnie, legendarny Chateau d'If, a potem szerokim bulwarem suniemy do miasta, aby oszołomić się jego zgiełkiem, popłynąć rwącym nurtem rojnych ulic, napatrzeć wieczornej orgii świateł i neonów, podziwiać Notre Dame de la Garde, złoty posążek Madonny, górujący nad okolicą, misterną budowę ratusza, stary Arsenał, rozległy Palais de Justice, Ecole de Medicine z pięknym widokiem na miasto i trzy porty: stary, La Jolliette i port Frioul — i aby wreszcie zatracić kierunek przed giełdą — sercem, prawdziwym sercem uprzemysłowionej, zmodernizowanej „Massilii"... A choć długo trzeba błądzić ulicami, aż natrafi się na przecznicę o potrzebnym w danej chwili ruchu jednokierunkowym, choć place objeżdża się naokoło — oprócz tych, które należy przeciąć skośnie, choć policjanci regulują ruch i korygują omyłki pobłażliwym a szerokim uśmiechem ludzi Południa — to nigdzie, wzorowy kierowco, nie spotkasz tylu aut, mknących po lewej stronie, stojących, w miejscu zabronionym, sygnalizujących mimo nakazu ciszy — co w niesfornej, rewolucyjnej, niepowściągliwej



Autostrada: Brema — Hamburg.



...tylko drewnianym mostkiem ponad autostradą wolno ją przetaczać...

i wybuchowej Gospodzie Śródziemnomorskiej — półtoramilionowej Marsylii.

Więc dobrze i błogo, — gdy dla odpoczynku — ktoś — tak, jak ja, ma ciotkę w Marsylii, i gdy ta ciotka ma willę na Madradze — i gdy ta willa ma taras nad zatoką i można w czerwonym blasku zachodzącego słońca zejść schodkami skalnymi do morza i dać się ukołysać fali — a potem patrzeć z tarasu, jak zmrok się skrada — jak ciemnieje morze — jak ożywia się naprzeciw wielka, rozległa Marsylia milionem świateł — jak błądzą snopy latarń morskich i barwne lampy portowe... jarzy się krzyż Notre Dame de la Garde, suną latarki na barkach rybackich — a w ramach tego fantastycznie pięknego obrazu rybacy przy harmonii śpiewają pieśni morza...

Po trzech dniach wywczasów na łonie rodziny zaczyna nas wołać wielkim głosem Paryż i posłuszna na zew stolicy świata, odejmuję sobie od ust ostrygi i kraby, moule i ananasy, vin rosé i sałatkę z aubergines — wzdycham — i jadę dalej. Przecinamy włości prarzymskie: Salon, Orgon i zatrzymujemy się w Awinjonie. Obiadujemy w restauracji „Pod Papieżem", kupujemy pocztówki w bazarze „Pod Papieżem", zwiedzamy pałac papieski — i docieramy aż do Rodanu starymi uliczkami, przywykłymi już do hałaśliwych turystów samochodowych.

Dalej wśród winnic i pól uprawnych przez Orange, La Croisière, Livron — do Valence, szczycacej się wspaniałą katedrą z grobowcem Piusa VI — aż, koło Tournon... Takie małe ziarnko żwiru... taka wypróbowana szyba Securit szkło nietłukące... Co tu dużo mówić. Przejechała ciężarówka, wypuściła z pod koła, jak z procy, kamyczek — zagotowało się na przed-

niej szybie, pobielały kryształy — kryształki — kryształiki — i biała masa zasłoniła mi widok na 100 kilometrów, dzielące nas od Lyonu. Odkręciłam kilkanaście śrubek, zdjęłam ramę z szybą — inwalidką, i pojechałam dalej — a wiatr wiał mi w oczy...

Stłuczone szkło przynosi ponoć szczęście — ale z taką rozgniecioną szybą jeździłam godzinę po ulicach i placach Lyonu, aż znalazłam wolny pokój w mrocznym Grand-Hotel de Russie i garaż dla otwartej gościnnie Hansy. Garaż „przy hotelu" pierwsza ulica na prawo, druga na lewo, placyk w skos, znów pierwsza wprost, trzecia na lewo, pierwsza na prawo — ostrożnie, słup — i brama na lewo. — Ano tak.

Ponieważ to wieczór sobotni — o zastąpieniu stłuczonej szyby oraz obsmarowaniu wozu i zmianie oliwy marzyć nie można — mechanicy pojechali na week-end. Nazajutrz — niedziela. Żaden pracownik w wolnej Francji nie tknie palcem w niedzielę — bez względu na wysokość wynagrodzenia — na pośpiech turysty — nawet na nagły wypadek. Nie radzą również chętni informatorzy czekać do poniedziałku — bo większość rzemieślników w poniedziałek jeszcze świętuje.

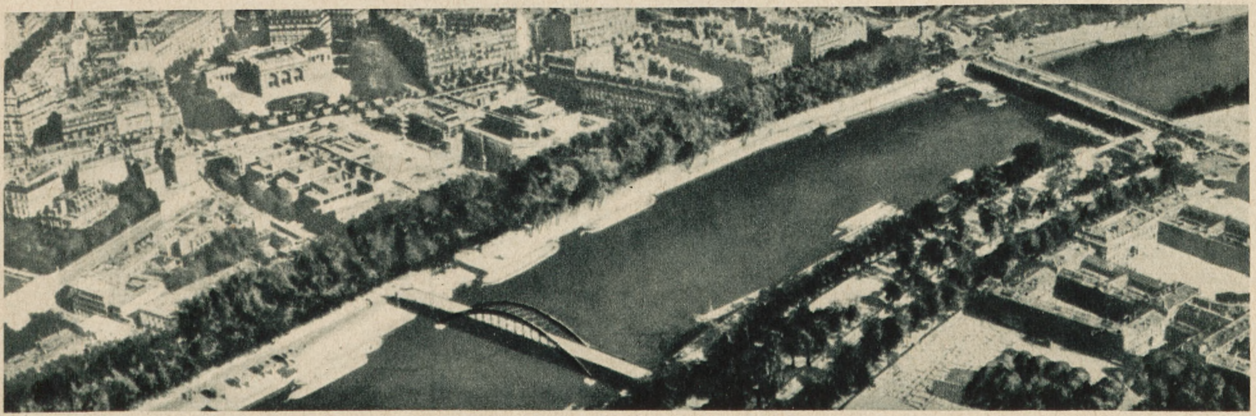
Zbudowana gorliwością garażystów i szoferów decyduję się bohatersko na „wyczyn indywidualny" i jadę na stację zielono-żółtą B. P. (odpowiednik naszych „Karpat") aby kupić potrzebne smary i oleje, ale kierownik stacji okazuje się gentelmenem — raźno zabiera się do pracy' Hansa na dźwigu pneumatycznym jedzie w górę — i po półtorej godzinie z pogodą w duszy i radością w sercu siadam za kierownicą gotowego do dalszego łykania kilometrów wozu. Zacny Liończyk obdarował mnie nawet kawałem celuloidu, z którego zrobiłam namiastkę szyby — starczyło na 2/3 powierzchni — tylko więc syn hartował się na wietrze.

Zwiedzamy Lyon — posępny, ruchliwy ośrodek przemysłowy, dzielnice wielkich magazynów, szerokie bulwary nadrzeczne, ożywiony plac Torreaux, place Belle — Tour, pałac sprawiedliwości i ratusz, aprobujemy jedyny malowniczy widok Lyonu — Bazylikę na wzgórzu Fourviére, przejeżdżamy stary most de la Guillotière oraz słynny „trójkąt mostów" przy zbiegu rzek Saony i Rodanu. Zmęczeni szarzyzną miasta i szarzyzną dnia, odsuwającego w krainę wspomnień wieczne słońce Italii, — ruszamy w drogę i przez Nevers z przeciętną 68 klm./g. pochłaniamy 420 kilometrów, dzielące nas od Fontainebleau. Szosa dobra, ale nie dorównuje pod względem nawierzchni i utrzymania włoskim lub niemieckim, — krajobraz jednostajny.

Ciąg dalszy nastąpi. *adw. Irena Brodzka*


...uwieczniam Hansę na tle Brandeburgertor w Berlinie...

WSPOMNIENIE Z WYCIECZKI NA WYSTAWĘ PARYSKĄ



Każdy kto był w Paryżu zostawił tam część swego serca. Urokowi tego miasta nikt się nie oprze, próżnoby usiłował w słowach oddać istotę nieprzepartego jego czaru — trzeba zobaczyć, samemu stać się atomem w wirującej krwi miasta, wczuć się w rytm, pulsującego tam życia, a wówczas dopiero zrozumie się ten „patriotyzm Paryża" jaki cechuje nie tylko stałych mieszkańców, ale i tych którzy choć raz tam byli. Ten to patriotyzm podyktował Gąsiorowskiemu świetną apoteozę i obronę Paryża („Nowoczesny Babilon"). Nawet i ze słyszenia można ulec temu czarowi jak np. opis Paryża przez Prusa w „Lalce", gdy szkicuje wrażenia pierwszego dnia pobytu tam Wokulskiego. Była to genialna intuicja — gdyż Prus wówczas w Paryżu jeszcze nie był. Warto przeczytać te kilkadziesiąt kartek, a potem przetransponować ówczesny Paryż z „szeregami konnych pojazdów" na obecny, podwojony co do wielkości, z setkami tysięcy aut, dudniący „Metro", zalany światłem neonów, ze srebrzystą patyną lśniących w świetle reflektorów budynków monumentalnych.

Najprzyjemniej, najtaniej, najwygodniej jest jechać do Paryża autem. Odrazu na wstępie po telefonie do „Touring Clubu de France" (T. C. F.) weszliśmy pod opiekuńcze skrzydła. W hotelu obok Etoile, a naprzeciwko siedziby Cloubu już były zamówione pokoje po 37 fr., gdy tam dojechaliśmy czekał p. Rowiński student Sorbony, paryska wedeta naszego P. T. K. i sekretarz T. C. F. p. Steinés. Drugiego dnia naszego pobytu odprawiliśmy wzruszający obrzęd złożenia kwiatów na grobie Nieznanego Żołnierza, potem oprowadzono nas po 5 piętrach domu T. C. F. mającego 280 000 członków. Jak więc wysłać w jeden dzień komunikat do wszystkich? W odpowiedzi na to wprowadzają nas do sali na V piętrze i pokazują szeregi maszyn, szafy pełne tabliczek z adresami! Maszyna idzie w ruch i już sypią się z niej gradem koperty zaadresowane T. C. F. daje swym członkom ogromne wygody, pomoc i korzyści. Na każde pytanie nadchodzi natychmiast obszerna instrukcja, trasa drogi, ceny, hotele. Ogromne archiwum fotograficzne daje możność bardzo dokładnego opisu. U nas trasa drogi nie jest tak ważnym zagadnieniem, bo tych dróg jest niestety bardzo mało, ale we Francji, kraju o największej ilości szos w Europie, bardzo to ważne mieć z góry wskazówki. I u nas zresztą nie raz staje się przy rozstajnych drogach i czeka, aż kto przyjdzie i objaśni, albo... nie czeka, a potym krąży się i klnie.

Po zwiedzeniu T. C. F. gospodarze częstują nas szampanem i zapraszają na zapowiedziany bankiet. Otrzymujemy ogromne koperty, w nich z kilogram efektownych broszur o różnych miej-



Wieniec złożony przez delegację Polską na grobie Nieznanego Żołnierza w Paryżu.



Następnego dnia T. C. F. przysłał nam wielki autokar z p. Rowińskim i p. Steinesem dla których uczynności wprost słów nie mamy — pokazali nam cały Paryż.

Jeden dzień przeszedł na zwiedzaniu Wersalu i Fontenebleau, reszta — na wystawie i w mieście, przeszła jak jedna chwila. Wystawa jest to wampir — wysysa wszystkie siły. Już po 2 godz. stwierdziłem, że nogi bolą mnie ze zmęczenia. Jednak nowość i rozmaitość wrażeń, podziw do jakich wyników doprowadziła nauka, sztuka i praca — kazały zapomnieć o zmęczeniu i tego dnia jeszcze przez 6 godzin krążyłem w tych kilkunastu klm.$_2$ gdzie skoncentrowano obraz całej ludzkiej cywilizacji.

Oszczędni francuzi przychodzą na cały dzień i tu zjadają obiad — przyniesiony często w koszyczku. Naturalnie — z nieodzownym przy każdym posiłku — winem. Jak tanio można żyć w Paryżu! Smaczny obiad w rest. „Leon" — 10 fr. (z winem) ale w hotelu Ritza na pl. Vendome — pokój — 1000 fr. dziennie!

Paryż — to raj dla automobilisty. Przede wszystkim garaże. Tanio i moc ogromna. Obok nas był garaż ze skromnym napisem: „500 miejsc". Był też 3 piętrowy magazyn — „Wszystko dla auta", gdzie było naprawdę wszystko i po bajecznie niskich cenach.

Żegnano nas serdecznie. P. Rowińska wzrusza nasze panie — pękami kwiatów.

Z powrotnej drogi pozostały dwa silne wrażenia: autostrady, oraz Rembrandty i Rubense z Monachium i Drezna. O ile wiem w Polscy jest jeden Rubens, i to w prywatnych rękach; warto doprawdy wyjechać, aby zobaczyć genialne dzieła wielkiej sztuki. Obok stały kopie prawie wykończone, ale choć nawet były małe oryginały gasiły je jak słońce ogarek. A autostrady! chciałoby się śpiewać „o tobie ma-

scowościach Francji, mapy, oraz trójkątne chorągiewki do aut. (Jedna z nich omal nie spowodowała śmiertelnego wypadku pod Wrocławiem: tak się zagapił na jej „bleu blanc rouge" rowerzysta, iż skręcił wprost pod nasze auto (przy 60 km. na godz.) mignął nam na $^1/_2$ m. od auta, prawie go dotknął i wpadł przednim kołem z wyciągniętymi rękami na płot z boku szosy: hamulce wrzasnęły „ratunku!", a każdy z nas dostał w głowę walizką, owocem i t. p. ciałem, bo co żyło i nie żyło w aucie rzuciło się do przednich okien).

Bankiet odbył się w restauracji „Tour d'argent" (prawie vis á vis wysepki st. Louis — bliźniaczki Cité). Połączenie antyczności, smaku i wykwintu. Potrawy — połączenie świeżości (oprócz win) smaku i też wykwintu. Szampan — cały czas. Naprzeciwko mnie wytworny nasz ambasador p. Łukasiewicz i prezes T. C. F., który wnet roztoczy przed nami czar żywego słowa francuskiego. Rozmawiam z sąsiadami, dwoma poważnymi członkami T. C. F., opowiadam o Polsce, przyczym podkreślam jedno czym możemy się chlubić — tempo pracy i różnicę w tym cośmy zastali. Pytają o „korytarz". Od początku mowa jest o rewizycie T. C. F. w Polsce, gorąco zapraszam, wreszcie pada znamienne pytanie „quelle est la cuisine en Pologne?" A więc gotujmy się przyjąć kochanych gości, bo myślę o przyjeździe już konkretnie.

A potem mówił prezes T.C.F. serdecznie, z wdziękiem, rzucając głębokie myśli w pełnej finezji dźwięcznej mowie francuskiej. „On chyba jest ministrem" — pytam — „jak to nawet nie senatorem, ani posłem?" Odpowiedział Prezesowi T. C. F. dyr. Reszczyński viceprezes P. T. K. zwięźle mocno i widocznie utrafił świetnie, jak osądziłem z zadowolonych min Francuzów.





Na balkonie Touring Klubu w Francji powiewała polska flaga w czasie pobytu naszych gości w Paryżu.

rzyć nie przestanę", na widok tablicy „autobaku" serce drży jak przed pierwszą schadzką, a potem, potem chwyta cię szał szybkości za rękę, błyskawicznie i bezpiecznie przeprowadza; szybkość ekspresów jest tu niczym, 130 — 140 km. na godzinę, średnio 100.

Jeszcze jedno wrażenie wyłuskuję z pamięci! mianowicie trykoty damskie, ale honny soit qui mal y pense, zresztą kto je nosi teraz? chodzi o tancerki w operetce drezdeńskiej. Golizna jest niemoralna, więc mają cieliste trykoty, a z tego myśmy strasznie, ale to strasznie się śmieli. Operetka Straussa była dobra, śmiano się wokoło, więc nasze wybuchy jakoś uszły. W Dreźnie — królestwo Baroku, z królestwa Saskiego—tylko wspomnienia. Potem znów autostrada, Wrocław nowoczesny, nasza granica z bardzo miłym i kulturalnym podejściem do drażliwej zawsze kwestii rewizji a potem... furmanki. Długie szeregi jednokonnych wozów, stawające dęba konie, pół metra zjazdu w prawo po 5 minutach wycia syreny i zatrzymaniu się auta, a na dodatek — złe spojrzenie. Aut przybywających od granicy do Warszawy „naliczyliśmy" — 3 sztuki. Od Piotrkowa droga normalnie europejska t. j. asfalt. Przez 4000 km. zagranicą oczy moje nie widziały innej drogi. No i jestem tu w Warszawie znów, trzeszczą mi kości i karoseria auta na kocich łbach obok centralnej N. S. (6 sierpnia) i śpiewam w myśli „O tobie marzyć nie przestanę"; a może... i u nas od marzeń przejdziemy do czynów. Do tego trzeba pracy i kamieni, a tego mamy właśnie więcej niż inni.

Stanisław Błeszyński



AUTOMOBILIŚCI — POLICJI

Symboliczny akt wdzięczności za czuwanie nad bezpieczeństwem i porządkiem ruchu



Za przykładem Ameryki i Anglii, gdzie istnieje piękny obyczaj, że w Wigilię lub w Nowy Rok automobiliści składają życzenia i skromne upominki „aniołom-stróżom", którzy na skrzyżowaniach ulic dniem i nocą czuwają, by przejeżdżającym maszynom nie stała się jakaś krzywda. Polski Touring Klub również postanowił dać wyraz wdzięczności automobilistów dla policji ruchu.

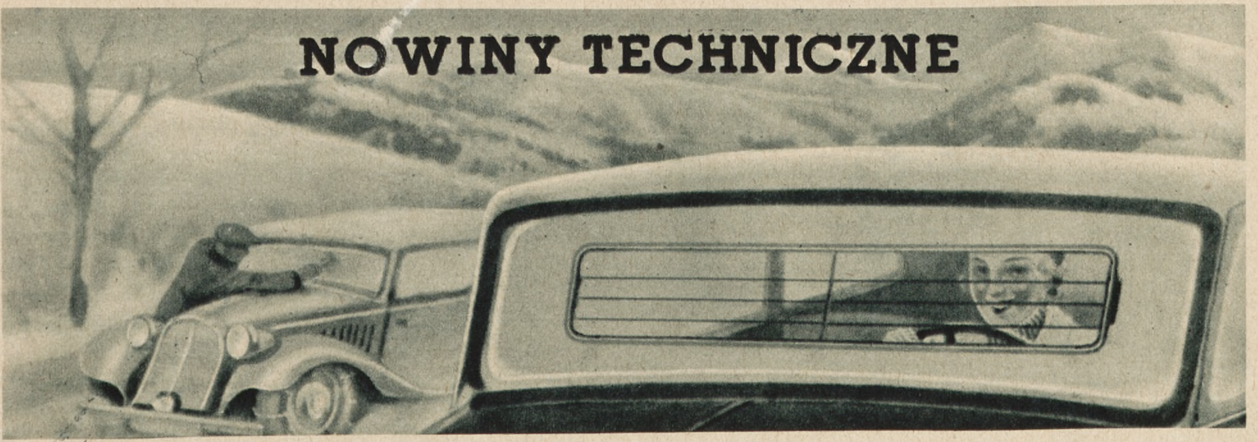
W Sylwestra na najruchliwszym punkcie Warszawy przy zbiegu ul. Krakowskie Przedmieście z ul. Królewską, gdzie posterunkowy nr. 2840, p. Henryk Dąbkowski wprawnie regulował tętniący wielkim natężeniem ruch o godz. 11 w. zjawiła się delegacja P. T. K., którą tworzyli: przewodniczący sekcji samochodowej p. B. Richter, mec. Wróblewski, inż. Lubiński, kpt. Pajewski, J. Dodacki, A. Zażuliński, oraz przejeżdżający w tym czasie oficer ruchu policji, pan asp. Altkorn.

P. inż. Lubiński w krótkim przemówieniu podziękował policji za czuwanie nad usprawnieniem ruchu i nieszczędzenie wysiłku przy zwalczaniu anarchii na jezdni. Inż. Lubiński zakończył życzeniami dalszych pomyślnych wyników pracy na tym polu. Wówczas pani mec. Wróblewska wręczyła post. Dąbkowskiemu piękny kosz owoców i tradycyjną butelkę szampana, jako symboliczny podarunek noworoczny polskich automobilistów dla policji.

Wzruszony policjant dziękował za tak niezwykły objaw pamięci, zapewnił przy tym, że on i wszyscy jego koledzy przykładają jak najwięcej wysiłków, by życie automobilisty na jezdni uczynić możliwie najznośniejszym.

Niestety, dzielny policjant cieszyć się wspaniałym darem mógł dopiero o godz. 4 nad ranem, bowiem do tej pory czuwał nad całością samochodów na ruchliwym skrzyżowaniu.

NOWINY TECHNICZNE



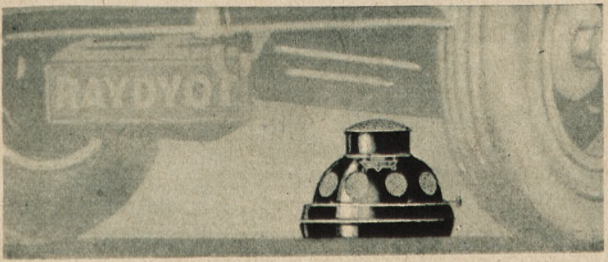
Każdy rok, a nawet każdy miesiąc, przynosi nam coś nowego w dziedzinie akcesoryj samochodowych i urządzeń ku wygodzie automobilisty. Niestety, ani nasze handle akcesoryjne, ani nawet świat automobilistów, nie interesuje się tymi nowościami, gdyż ich bliżej nie zna. Zaczniemy od sprawy walki z zimnem. Pisaliśmy już w naszym miesięczniku o ochronie chłodnicy przed zamarzaniem i z radością należy stwierdzić, że coraz więcej posiadaczy samochodów używa gliceryny i innych mieszanek dla ochrony chłodnic od zamarzania. Lecz to dopiero połowa zadania. Cóż z tego, że woda w chłodnicy nie zamarznie, gdy na dworze jest temperatura jak to już mieliśmy 20⁰ poniżej zera i ta właśnie chłodnica jest tak ostudzona, a olej w karterze tak skrzepły, że silnika z miejsca ruszyć nie można, trzeba po trzy i więcej razy startować, by silnik w ogóle zapalił, a potem dobrze przez 5 do 10 minut cierpliwie czekać, by olej na tyle się rozgrzał, że można włączyć biegi. Traci się drogi czas i spala kosztowną benzynę. To samo zresztą dzieje się w domu, gdy przez noc w garażu samochód ostygł do ostatecznych granic. Trzeba o 10 minut wcześniej wyjść z domu i motor nagrzewać, jeśli nie chce się go w jednym sezonie zrujnować.

Na to wszystko zagranica dawno już sobie znalazła i to wiele sposobów, by zwalczyć zimno i jeszcze lepiej zakonserwować silnik. Czasopisma zagraniczne aż roją się od nadmiaru patentów, sposobów i urządzeń, gdy u nas kupcy i sprzedawcy akcesoryj nie chcą o tem słyszeć.

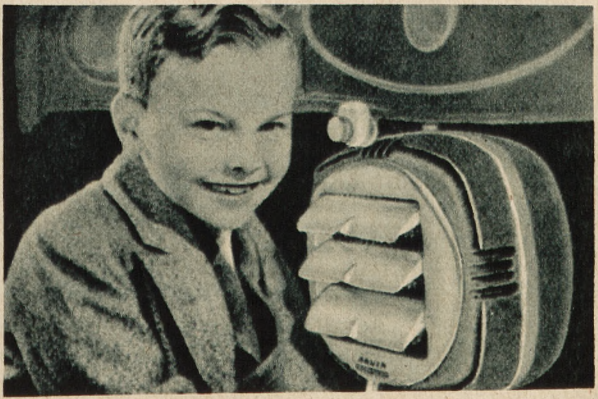
A więc zacznijmy od nagrzewania samochodów. Jeżeli w garażu mamy prąd elektryczny, wbudowuje się w rurę wodną mały grzejnik elektryczny, konsumujący przez całą noc $^1/_2$ do 1 Kw. prądu, a więc za 30 gr. maksimum. Ta ilość prądu wystarcza, by nakrytą kocem chłodnicę i maskę utrzymać w łagodnym cieple, a wodę w chłodnicy nagrzać do 10^0 wyżej zera. Ruszenie silnika nie przedstawia najmniejszego trudu. Prąd można włączyć dopiero późnym wieczorem, udając się na spoczynek, jeśli żałujemy i tych kilku groszy.

Drugi sposób nagrzewania silnika pod maską lub nawet pod karterem, polega na zastosowaniu lamp naftowych i parafinowych, płonących od 50 do 100 godzin po jednorazowym naładowaniu paliwem.

Lampy umieszczane pod maską, zabiera się ze sobą w drogę i na postojach ogrzewają one chłodnicę i najbliższe otoczenie. Innego typu lampy pozostawia się w garażu i wprost na nie wjeżdża się, biorąc je między koła samochodu i tak celując, by się znalazły pod karterem lub skrzynką biegów. Wówczas łagodne ciepło rozchodzi się po całej przestrzeni pod maską i utrzymuje zarówno wodę jak i olej w łagodnej temperaturze.



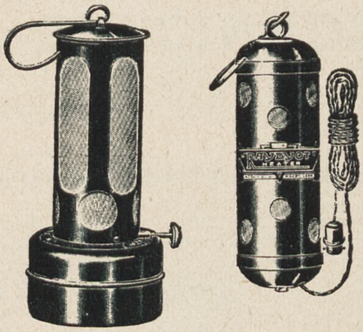
Lampa do podgrzewania samochodu



Elektryczny wentylator.

Inny przyrząd uwidoczniony obok, jest grzejnikiem elektrycznym, który zawieszony pod maską w okolicy chłodnicy, pełni tę samą rolę co lampa naftowa. Lampy naftowe są bezpieczne i tak wykonane jak górnicze. Pary benzyny nie mogą więc wywołać pożaru.

Naftowy i elektryczny grzejnik do nagrzewania chłodnicy.



Drugie ważne zagadnienie w naszym klimacie, to walka z zimnem nawet w zakrytej karetce. Zimno to daje się szczególnie silnie odczuć, gdy wraca się nocą z teatru, w lżejszej odzieży. Nagrzewanie samochodów wewnątrz zostało rozwiązane na kilka sposobów. A więc podobne lampy naftowe, względnie benzynowe ukryte w kuferku, a płonące na zasadzie katalizacji bez płomienia, dają miłe ciepło zarówno w czasie jazdy, jak i w okresie postoju, utrzymując wnętrze samochodu w miłej temperaturze. Sposób ten nie jest jednak przez niektóre bardziej wrażliwe osoby lubiany ze względu na nieznaczny zapach spalin benzynowych.

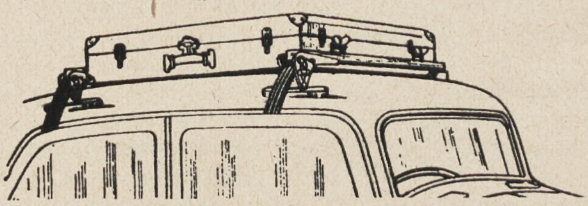
Istnieją więc inne rozwiązania. Przede wszystkim elektryczne grzejniki połączone z wentylatorami. W czasie pracy silnika, włączenie dodatkowego oporu nawet dość znacznego nie odgrywa większej roli, gdyż nowe dynamomaszyny wytwarzają dość znaczny nadmiar prądu i włączenie grzejnika nie obciąża akumulatora. Wentylator ciepłe powietrze rozwiewa po całym wozie.

W Niemczech dzięki pomysłowości firmy V D O Thermozon, znalazły powszechne zastosowanie grzejniki pobierające świeże powietrze przed chłodnicą i tłoczące je obok rury wydechowej po nagrzaniu do wnętrza wozu.

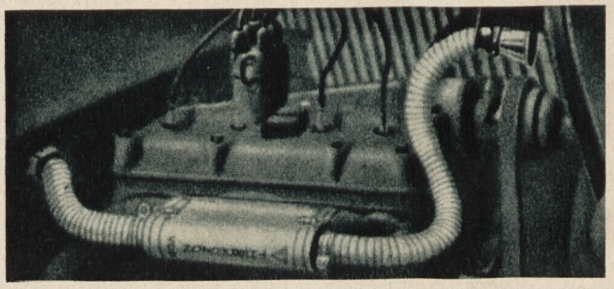
Grzejnik ten mamy przedstawiony na ilustracji obok. Ciepłe powietrze przede wszystkim zawraca w okolicy szyby do góry i utrzymuje ją w stanie przejrzystym.

W Polsce na razie dzięki stacjom obsługi Polskiego Fiata zaczęły się rozpowszechniać elektryczne grzejniki do szyb przednich. Jak trudno prowadzić samochód w czasie mrozu, gdy każdy oddech kierowcy zasnuwa nieprzeniknionym matem szybę o tym wiedzą ci którzy muszą codziennie posiłkować się samochodem. Grzejniki elektryczne wmontowane do przedniej szyby, są bardzo proste. Szyba otulona dokoła wałeczkiem gumowym posiada kilka zaledwie zwojów drutu oporowego, który może być włączony do akumulatora względnie na linię sieci z dynamomaszyny. Po włączeniu prądu ogrzewa się nikła warstwa powietrza między obu szybami i tafla od strony kierowcy ogrzana nie może już pokryć się parą z oddechu a tym bardziej zamarznąć. Powlekanie szyb mydełkami daje bardzo dobre rezultaty lecz na jeden raz. Tak długo jak starczy warstewka wtartego mydła w szybę, można być pewnym że oddech i para wodna nie zasłonią szyby. Lecz już po półgodzinnej jeździe zjawisko skraplania się wody ponownie zaczyna przeszkadzać.

To też elektryczne nagrzewanie szyb jest niezastąpione, szkoda że jeszcze ciągle jest to artykuł dość drogi (Około 40 zł).



Do nowości sezonowych należą różne uchwyty do przytrzymywania nart i walizek na wypukłych dachach naszych samochodów. Przy dzisiejszej ciasnocie miejsca w bagażnikach ten system mocowania walizek, nart, czy kajaków odda nieocenione usługi zarówno sportowcom jak tym, którzy lubią udawać się w odległe podróże.



Ogrzewanie wnętrza gorącym powietrzem.

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Kredytowa 5.
Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu, tel. 207-04. P. K. O. konto Nr. 12563.
Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca.

Cena pojedyńczego egzemplarza miesięcznika „Touring" 50 gr.
Prenumerata: roczna zł. 6.—, półrocznie zł. 3.—
Członkowie Polskiego Touring Klubu otrzymują „Touring" bezpłatnie.

Wydawca: Polski Touring Klub. *Redaktor:* Józef Michalikowski, Sekr. Gen. Zarz. Gł. Polskiego Touring Klubu

Rotograwiura zakł. «ROTOFOT» W-wa Skład Drukarnia Oświatowa W-wa